3 1761 05224120 5

Digitized by the Internet Archive
in 2010 with funding from
University of Toronto

http://www.archive.org/details/procsverbauxde00conf

PROCÈS-VERBAUX DES SÉANCES

ET ANNEXES

PARIS (18 MAI—29 JUIN 1910)

CONFÉRENCE INTERNATIONALE

DE

NAVIGATION AÉRIENNE

PROCÈS-VERBAUX DES SÉANCES ET ANNEXES

PARIS (18 MAI—29 JUIN 1910)

PARIS

IMPRIMERIE NATIONALE.

MDCCCCX

LIBRARY
NOV 20 1972
UNIVERSITY OF TORONTO

TL
586
C6
1910

CONFÉRENCE INTERNATIONALE DE NAVIGATION AÉRIENNE.

PARIS (18 MAI — 29 JUIN 1910).

PROCÈS-VERBAUX DES SÉANCES ET ANNEXES.

SOMMAIRE.

Liste des Délégués des Gouvernements représentés. 3
Programme des questions soumises à la Conférence. 9
Règlement intérieur 11
Répartition par Commissions et programme des travaux des quatre Commissions. 13
Liste des Membres des quatre Commissions. 14
Première Commission (Droit des gens). 14
Deuxième Commission (Administrative et technique). 16
Troisième Commission (Douanière). 19
Quatrième Commission (Réglementation de la navigation aérienne). 21

SÉANCES PLÉNIÈRES.

Première séance. — 18 mai. 23
Deuxième séance. — 16 juin. 31
Troisième séance. — 24 juin. 33
Annexes. — I. Création d'un bureau (proposition française). 51
II. Vœux au sujet des ascensions scientifiques et des ballons-sonde (Allemagne et Italie). 59
III. Proposition italienne au sujet des signaux sanitaires. 60
Quatrième séance (séance de clôture). — 29 juin 1910. 62
Annexe. — Amendement proposé par la Délégation britannique aux règles 1 et 2 de la Deuxième Question supplémentaire de la Première Commission. 65

RAPPORTS ET PROJET DE PROTOCOLE DE CLÔTURE.

Rapport de la Première Commission (Droit des gens). 67
Rapport de la Deuxième Commission (Administrative et technique). 123
Rapport de la Troisième Commission (Douanière). 151
Rapportde la Quatrième Commission (Réglementation de la navigation aérienne). 159
Annexe. — Projet de règlement de la navigation aérienne. 166
Rapport de la Commission de rédaction. 171
Annexes. — Exposé russe au sujet de l'immatriculation des ballons dirigeables; Déclaration russe au sujet des articles 19, 20, 23 et 27. 177
Projet de Protocole de clôture. 181

SÉANCES DES COMMISSIONS.

Première Commission (Droit des gens) :

Première Séance 209
Deuxième Séance 223
Troisième Séance 245
Quatrième Séance 257
Cinquième Séance 273
Sixième Séance 287
Septième Séance 297
Huitième Séance 328
Neuvième Séance 338

Deuxième Commission (Administrative et technique) :

Première Séance 341
Deuxième Séance 352
Troisième Séance 357
Quatrième Séance 362
Cinquième Séance 373

Troisième Commission (Douanière) :

Première Séance 384
Deuxième Séance 388
Troisième Séance 390
Quatrième Séance 393
Cinquième Séance 396
Sixième Séance 402
Septième Séance 410
Huitième Séance 413
Neuvième Séance 421

Quatrième Commission (Réglementation de la navigation aérienne) :

Première Séance 426
Deuxième Séance 430
Troisième Séance 431
Quatrième Séance 432

Deuxième et quatrième Commissions (Sous-Commission technique) :

Première Séance 438
Deuxième Séance 440
Troisième Séance 442
Quatrième Séance 446
Cinquième Séance 449
Sixième Séance 452

CONFÉRENCE INTERNATIONALE

DE

NAVIGATION AÉRIENNE.

LISTE DES DÉLÉGUÉS

DES GOUVERNEMENTS REPRÉSENTÉS.

ALLEMAGNE..... M. le Docteur KRIEGE, Conseiller intime actuel de Légation et Jurisconsulte au Département des Affaires étrangères, Membre de la Cour permanente d'arbitrage, premier Délégué plénipotentiaire..... Palais d'Orsay.

M. le Docteur LEWALD, Conseiller intime supérieur de Régence et Conseiller référendaire au Département de l'Intérieur, second Délégué plénipotentiaire..... *Idem.*

M. le Docteur HERGESELL, Conseiller intime de Régence, Professeur à l'Université de Strasbourg, Président de la Commission internationale pour l'aérostation scientifique, Délégué technique..... *Idem.*

M. le Docteur GÖPPERT, Conseiller de Légation et Conseiller adjoint au Département des Affaires étrangères, Délégué juridique..... *Idem.*

M. HERWARTH VON BITTENFELD, Capitaine au bataillon d'aérostiers, Délégué militaire..... *Idem.*

Secrétaire de la délégation :

M. le Docteur GAUS, Attaché au Département des Affaires étrangères..... *Idem.*

M. le Docteur Baron de HAHN, Attaché au Département des Affaires étrangères..... *Idem.*

AUTRICHE-HONGRIE. M. le Comte ALBERT NEMES DE HIDVEG, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire, Chargé d'Affaires d'Autriche-Hongrie à Paris..... 62, rue Pierre-Charron.

M. le Comte ROBERT LAMEZAN-SALINS, Major d'État-Major et Attaché militaire à l'Ambassade impériale et royale d'Autriche-Hongrie à Paris..... 10, boulevard Flandrin.

M. CHARLES VASSEL, Capitaine d'État-Major attaché à la Brigade impériale et royale des troupes de communication..... 4, rue Boccador.

AUTRICHE.....	M. Charles GOEBL, Conseiller au Ministère impérial royal autrichien des Travaux publics.....	Hôtel Adelphi, rue Taitbout
	M. le Comte Georges WODZICKI DE GRANOW, Vice-Secrétaire au Ministère impérial royal autrichien de l'Intérieur.....	Hôtel du Louvre, place du Palais-Royal.
HONGRIE.....	M. Louis de FEST, Secrétaire au Ministère royal hongrois de l'Intérieur.....	Hôtel Burgundy, rue Duphot, n° 8.
	M. le Baron Jules MALCOMES, Vice-Secrétaire au Ministère royal hongrois du Commerce.....	Hôtel Chatham, rue Daunou.
BELGIQUE.....	M. le Baron GUILLAUME, Ministre plénipotentiaire de Belgique à Paris, premier Délégué.....	Hôtel Élysée-Palace, Champs-Élysées.
	M. KEBERS, Directeur général des Douanes au Ministère des Finances.....	Hôtel d'Iéna.
	M. le Commandant Chevalier LE CLÉMENT DE SAINT-MARC.....	Hôtel de Nice, rue des Beaux-Arts, n° 4 *bis*.
	Secrétaire de la Délégation :	
	M. de ZUYLEN, Secrétaire de la Légation de Belgique.....	14, rue de Magdebourg.
BULGARIE.....	M. le Capitaine ZLATAROFF, Chef de la Section aérostatique.....	Hôtel Perey, cité du Retiro.
DANEMARK.....	M. COLD, Juge à la Cour d'appel de Copenhague.....	Hôtel de Malte, 63, rue Richelieu.
	M. H.-C. ULLIDTZ, Lieutenant de vaisseau de la Marine danoise.....	*Idem.*
ESPAGNE.....	Octaviano ROMEO Y RODRIGO, Colonel Auditeur de la 6e Région militaire.....	Hôtel Sainte-Anne, rue Sainte-Anne, n° 10.
	ANTONIO GORDEJUELA CAUSELLAS, Capitaine attaché au Service d'aérostation et d'éclairage en campagne.....	*Idem.*
FRANCE.....	M. Louis RENAULT, Membre de l'Institut, Professeur à la Faculté de Droit, Jurisconsulte du Ministère des Affaires étrangères, Président de la Délégation française.....	Rue de Lille, n° 5.
	M PAINLEVÉ, Membre de l'Institut.....	Rue Séguier, n° 18.
	M. VEILLET-DUFRECHE, Ministre plénipotentiaire, Sous-Directeur des Unions internationales et des Affaires consulaires au Ministère des Affaires étrangères.....	Rue de la Bienfaisance, 20.

FRANCE.....	M. Paul FAUCHILLE, Directeur de la *Revue générale de droit international public*	132, rue Houdan à Sceaux (Seine).
	M. DELIGNE, Directeur des Affaires criminelles et des Grâces au Ministère de la Justice. ...	Ministère de la Justice.
	M. Théodore TISSIER, Conseiller d'État, Directeur du Cabinet du Président du Conseil, Ministre de l'Intérieur et des Cultes.....	Ministère de l'Intérieur.
	M. HENNION, Directeur de la Sûreté générale au Ministère de l'Intérieur.....	4, rue de Copenhague.
	M. HENNEQUIN, Sous-Directeur au Ministère de l'Intérieur	42, rue de Bourgogne.
	M. DELANNEY, Conseiller d'État, Directeur général des Douanes.....	82, boulevard Flandrin.
	M. DESSENS, Chef d'escadron d'artillerie, Attaché à l'État-Major de l'Armée.....	Ministère de la Guerre.
	M. RICHARD, Capitaine du Génie.....	27, rue Saint-Médéric, Versailles.
	M. GLORIEUX, Lieutenant de vaisseau, Attaché à l'État-Major général de la Marine.....	4, rue Francisque-Sarcey.
	M. LE CORNU, Ingénieur en Chef des Mines.	3, rue Gay-Lussac.
	M. WEISS, Ingénieur en Chef des Mines	78 *bis*, avenue Henri-Martin.
	M. JOUGUET, Ingénieur ordinaire des Mines .	6, rue d'Ulm.
	Délégués adjoints :	
	M. Léon BARTHOU, vice-président de l'Aéro-Club.....	12, rue des Fermiers.
	M. le Comte de LA VAULX, vice-président de l'Aéro-Club.....	2, rue Gaston-de-Saint-Paul.
	M. Édouard SURCOUF, Membre du Comité de l'Automobile-Club, président de la Commission Auto-aérienne.....	33, boulevard Lannes.
	M. Henri DEFERT, membre du Conseil d'Administration du Touring-Club.....	41, rue Madame.
GRANDE-BRETAGNE	Le Contre-Amiral Sir Douglas A. GAMBLE, K. C. V. O.....	Hôtel Saint-James-d'Albany, rue Saint-Honoré.
	M. W. T. BYRNE C. B., Sous-Secrétaire d'État adjoint, au Home Office.....	*Idem.*
	M. le Lieutenant-Colonel G. M. Mac DONOGH, R. E., Officier général d'État-Major de 2e classe (Ministère de la Guerre).....	*Idem.*
	M. le Capitaine MURRAY E. SUETER R. N., (Département du Contrôle de la Marine, à l'Amirauté.).....	*Idem.*
	M. le Capitaine A. J. C. CHALMERS (Fonctionnaire technique du Département de la Marine au Board of Trade).....	*Idem.*

GRANDE-BRETAGNE

Secrétaires de la délégation :

M. R. BRIDGEMAN, Secrétaire de l'Ambassade britannique	Ambassade d'Angleterre.
M. H. BUTLER, Rédacteur au Ministère de l'Intérieur	Hôtel Saint-James-d'Albany, rue Saint-Honoré.

ITALIE

S. Exc. M. TITTONI, Ambassadeur d'Italie à Paris, Président de la Délégation	73, rue de Grenelle.
M. le Marquis MAESTRI-MOLINARI, Premier Secrétaire d'Ambassade	Hôtel Régina, 2, place Rivoli.
M. POMPEO BODRERO, Sous-Directeur au Ministère Royal des Finances	Hôtel Régina, 2, place Rivoli.
M. le Colonel d'État-Major Louis LENCHANTIN	Hôtel de Florence, 26, rue des Mathurins.
M. le Lieutenant Louis MINA	Hôtel de Florence, 26, rue des Mathurins.
M. Amédée ACTON, Capitaine de corvette	Hôtel-Palais d'Orsay.
M. l'Ingénieur Charles NAGEL, Inspecteur en Chef des Chemins de fer	Grand Hôtel de Bade, 30, boulevard des Italiens.
M. RUINI, Chef de section au Ministère des Travaux publics	Ambassade d'Italie.
M. Quirino MAJORANA, Directeur de l'Institut Supérieur Postal, télégraphique et téléphonique	Hôtel Régina, 2, place Rivoli.
M. dal FABBRO, délégué du Touring Club italien	Hôtel de Sèze, 16, rue de Sèze.

MONACO

M. le Baron Alphonse BERGET, Docteur ès sciences, Professeur à l'Institut Océanographique de Paris	16, rue de Vaugirard.
M. le Lieutenant de vaisseau BOURÉE, Aide de Camp de S. A. le Prince de Monaco	10, avenue du Trocadéro.

PAYS-BAS

M. P. CORT van der LINDEN, ancien Ministre de la Justice, Conseiller d'État	Hôtel Continental.
M. J. P. A. LAMAN DE VRIES, Directeur général des Impôts directs, droits d'entrée et accises	29, boulevard des Capucines.
M. P. J. P. van der STEUR, capitaine du Génie	29, boulevard des Capucines.

PORTUGAL	M. DOS SANTOS-BANDEIRA, Premier Secrétaire de Légation.....	62, avenue Malakof.
	M. le Comte DE LEÇA, Deuxième Secrétaire de Légation.....	Hôtel Meurice.
ROUMANIE.....	M. le Commandant STURDZA, Attaché militaire près la Légation royale à Paris.....	1, rue de Villersexel.
RUSSIE.....	M. le Général, lieutenant EICHHOLTZ, Chef de Section à l'Administration des communications militaires du Ministre Impérial de la Guerre.....	Hôtel Continental.
	M. le Commandant SERGE POGOULAIEFF, Attaché naval près l'Ambassade Impériale de Russie.....	5, rue Alboni.
	Secrétaire de la délégation :	
	M. BASILY, Secrétaire de l'Ambassade de Russie.....	14, rue François-Ier.
SERBIE.....	M. ST. K. PAVLOWITCH, Secrétaire de la Légation de Serbie.....	45, rue Ribéra.
SUÈDE.....	M. F. de KLERCKER, Conseiller de la Légation royale à Paris.....	58, avenue Marceau.
	M. K. A. B. AMUNDSON, Capitaine du Génie.	58, avenue Marceau.
SUISSE.....	M. CHARLES LARDY, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire de la Confédération Suisse à Paris.....	15 *bis*, rue de Marignan.
	M. le Professeur Dr. FR. MEILI.....	Hôtel du Louvre, place du Palais-Royal.
	M. THÉODORE SCHAECK, Colonel à l'État-Major Général.....	Hôtel Suisse, rue Lafayette.
TURQUIE.....	M. le Commandant FETHY BEY, Attaché militaire près l'Ambassade Ottomane, à Paris.	33, rue de Villejust.
	M. MOUKBIL BEY, Premier Secrétaire de l'Ambassade Ottomane, à Paris.....	33, rue de Villejust.

SECRÉTARIAT.

ALLEMAGNE.....	M. le docteur Baron DE HAHN, Attaché au Département impérial des Affaires étrangères.	Palais d'Orsay.
BELGIQUE.....	M. de ZUYLEN, Secrétaire de la Légation de Belgique à Paris.....	14, rue de Magdebourg.
FRANCE.....	M. HARISMENDY, Consul de 1re classe.....	5, rue d'Estrées.
	M. JAROUSSE DE SILLAC, Secrétaire d'Ambassade de 2e classe.....	9, rue du Commandant Marchand.
	M. CHEVERT, Vice-Consul.....	49, avenue Bosquet.
	M. AUBRY, Rédacteur au Ministère de l'Intérieur.....	65, boulevard Saint-Michel.
	M. GUILLOIS, Chef de bureau au Ministère des Travaux publics.....	Le Val-Content, Fontenay-aux-Roses.
	M. HUET, Ingénieur des Ponts et Chaussées..	71, rue Ampère.
	M. LE GAVRIAN, Ingénieur des Ponts et Chaussées.....	Versailles.
	M. REY, chargé de conférences à la Faculté de Droit.....	7, rue d'Assas.
	M. André GUILLOIS, Docteur en droit.....	Le Val-Content, Fontenay-aux-Roses.
GRANDE-BRETAGNE	M. R. BRIDGEMAN, Secrétaire de l'Ambassade britannique à Paris.....	Ambassade d'Angleterre.
	M. H. BUTLER, Rédacteur au Ministère de l'Intérieur.....	Hôtel Saint-James-d'Albany, rue Saint-Honoré.
ITALIE.....	M. le Marquis MAESTRI-MOLINARI, Premier Secrétaire d'Ambassade.....	Hôtel Regina.
RUSSIE.....	M. BASILY, Secrétaire de l'Ambassade de Russie, à Paris.....	14, rue François-Ier.

PROGRAMME

DES

QUESTIONS À SOUMETTRE À LA CONFÉRENCE INTERNATIONALE.

(ADRESSÉ PAR LA FRANCE AUX PUISSANCES INVITÉES.)

Les questions du programme suivant doivent être examinées au point de vue :

1° Des ballons libres;

2° Des ballons dirigeables;

3° Des appareils d'aviation.

Pour simplifier la rédaction, le mot *aérostat* a été pris dans son sens le plus large.

I. *Y a-t-il lieu de distinguer les aérostats publics et les aérostats privés?*

Faut-il prévoir plusieurs espèces d'aérostats publics?

a) *Aérostats privés.*

b) *Aérostats publics.*

II. *L'aérostat doit-il avoir une nationalité?*

Quelles règles doit-on suivre pour déterminer cette nationalité?

III. *L'aérostat doit-il être pourvu d'un permis initial de navigation et dans quelles conditions?*

IV. *L'aérostat doit-il être immatriculé dans son pays d'origine et dans quelles conditions?*

Convient-il de publier et d'échanger entre États une liste officielle des aérostats?

V. *Faut-il imposer l'obligation d'assurer l'identification des aérostats, à terre ou en marche, au moyen de marques extérieures?*

VI. *Doit-on exiger des conditions d'aptitude pour le personnel de l'aérostat?*

VII. *Des règles internationales à imposer lors du départ de l'aérostat, relativement à l'aérostat lui-même, au personnel de service, aux passagers et au chargement.*

Faut-il interdire ou réglementer le transport de certains objets?

Faut-il notamment permettre aux aérostats le transport et l'emploi d'appareils radio-télégraphiques?

VIII. *Des papiers de bord dont l'aérostat doit être porteur.*

IX. *Faut-il pour garantir la sécurité de la circulation, d'une part, imposer aux aérostats en marche certaines mesures de précaution (signaux visibles et sonores, directions à suivre, etc.), et, d'autre part, établir sur le sol des marques distinctives qui faciliteraient la reconnaissance de certains points?*

X. *Des règles internationales à imposer lors de l'atterrissage. Faut-il restreindre la liberté d'atterrissage?*

a) *Signaux avertisseurs d'atterrissage (visibles ou sonores);*

b) *Communications internationales des zones interdites ou dangereuses.*

XI. *Quelles obligations convient-il d'imposer après l'atterrissage aux diverses personnes à bord pour la sauvegarde des intérêts de police et de douane?*

XII. *L'aérostat lui-même doit-il être exempt de droit de douane? A quelles conditions?*

XIII. *Mesures à prendre après l'atterrissage pour la sauvegarde des aérostats, de leur personnel et de leurs appareils.*

XIV. *Des épaves de la navigation aérienne. De l'assistance aérienne. Faut-il imposer aux aérostats et à l'État sous-jacent l'obligation de porter secours aux aérostats en détresse?*

XV. *Les règles qui précèdent sont-elles applicables, et dans quelle mesure, aux aérostats publics?*

Ne convient-il pas d'édicter des règles spéciales aux aérostats publics? Faut-il notamment leur reconnaître les privilèges de l'exterritorialité?

CONFÉRENCE INTERNATIONALE

DE

NAVIGATION AÉRIENNE.

RÈGLEMENT INTÉRIEUR.

Article premier.

La Conférence délibère soit en séances plénières, soit en Commission.

Le vote a toujours lieu par État

Article 2.

Les délibérations de la Conférence et de ses Commissions sont strictement confidentielles. Des communications à la presse ne pourront être faites que sous l'autorité du Président.

Article 3.

La langue française est la langue officielle de la Conférence. Les discours prononcés dans une autre langue seront résumés oralement en français par un autre membre ou par les soins du Secrétariat, d'accord avec l'orateur.

Article 4.

Les Secrétaires des Délégations sont admis à assister aux séances de la Conférence et des Commissions.

Article 5.

Toute nouvelle proposition et tout amendement à discuter par la Conférence doivent, en règle générale, être remis par écrit au Président. Si la proposition ou l'amendement n'a pas pu être distribué avant la séance, la Conférence ne peut s'opposer à une demande d'ajournement à une séance ultérieure.

Article 6.

Les procès-verbaux des séances plénières de la Conférence donnent un résumé succinct des délibérations. Ils seront remis en épreuve aux membres de la Conférence en temps utile et ne seront pas lus au commencement des séances. Chaque Délégué a le droit de demander l'insertion *in extenso* de ses déclarations officielles, d'après le texte remis par lui au Secrétariat, et de faire ses observations sur les procès-verbaux. Les rapports des Commissions seront distribués avant d'être mis en discussion.

Article 7.

Les Secrétaires dresseront un résumé substantiel des délibérations des Commissions, à moins que celles-ci ne décident, d'une manière générale ou dans tel cas particulier, qu'il sera dressé un procès-verbal.

PROGRAMME
DES TRAVAUX DES COMMISSIONS.

PREMIÈRE COMMISSION.
(DROIT DES GENS.)

Président : M. KRIEGE.

Questions I, II (y compris la question de savoir quel État est compétent pour délivrer le permis de navigation et le brevet d'aptitude), IV, XV. — Examen du principe de l'admission de la navigation aérienne dans les limites ou au-dessus d'un territoire étranger, c'est-à-dire appartenant à un État autre que celui dont relève l'aéronef.

DEUXIÈME COMMISSION.
(ADMINISTRATIVE ET TECHNIQUE.)

Président : M. LARDY.

Questions III, V, VI, VIII alinéa 1, VIII à X inclusivement, XIII. — Question des épaves (XIV).

TROISIÈME COMMISSION.
(DOUANIÈRE.)

Président : M. BODRERO.

Questions VII alinéas 2 et 3, XI et XII.

QUATRIÈME COMMISSION.
(RÉGLEMENTATION DE LA NAVIGATION AÉRIENNE.)

Président : Contre-Amiral Sir Douglas A. GAMBLE.

Règlement de la navigation aérienne : question XIV sauf la question des épaves.

PREMIÈRE COMMISSION.

(DROIT DES GENS.)

PROGRAMME :

Questions I, II (y compris la question de savoir quel État est compétent pour délivrer le permis de navigation et le brevet d'aptitude); questions IV et XV, examen du principe de l'admission de la navigation aérienne dans les limites ou au-dessus d'un territoire étranger, c'est-à-dire appartenant à un État autre que celui dont relève l'aéronef.

Président : M. KRIEGE.

ALLEMAGNE.....	MM.	Kriege.
		le Capitaine Herwarth von Bittenfeld.
AUTRICHE-HONGRIE..	MM.	le Comte de Lamezan-Salins.
		le Capitaine Vassel.
AUTRICHE.....		le Comte Wodzicki.
HONGRIE.....		le Baron Malcomes.
BELGIQUE.....	M.	le Baron Guillaume.
BULGARIE.....	M.	le Capitaine Zlataroff.
DANEMARK.....	M.	Cold.
ESPAGNE.....	M.	Romeo y Rodriguez.
FRANCE.....	MM.	Veillet-Dufrêche.
		Fauchille.
		Hennequin.
		le Capitaine Richard.
		Deligne.
		Weiss.
		Jouguet.
		Defert.

GRANDE-BRETAGNE. .	MM.	W. P. Byrne.
		le Colonel Mac-Donogh.
ITALIE.	MM.	le Marquis Maestri Molinari.
		dal Fabbro.
MONACO.	M.	le Baron Berget.
PAYS-BAS.	M.	Cort van der Linden.
PORTUGAL	MM.	dos Santos Bandeira.
		le Comte de Leça.
ROUMANIE	M.	le Commandant Sturdza.
RUSSIE.	MM.	le Général Eichholtz.
		le Commandant Pogoulaïeff.
SERBIE.	M.	Pavlovitch.
SUÈDE.	M.	de Klercker.
SUISSE.	MM.	Lardy.
		Meili.
TURQUIE.	M.	Moukbil bey.

Secrétaires :

MM. le Baron de Hahn.
de Zuylen.
Rey.

DEUXIÈME COMMISSION.

(ADMINISTRATIVE ET TECHNIQUE.)

PROGRAMME.

Questions III, V, VI, VII, alinéa 1 ; questions VIII à X inclusivement ; question XIII ; question des épaves.

Président : M. LARDY.

ALLEMAGNE	MM.	Lewald.
		Hergesell.
AUTRICHE-HONGRIE	MM.	le Comte de Lamezan-Salins.
		le Capitaine Vassel.
AUTRICHE		Goebl.
HONGRIE		de Fest.
BELGIQUE	MM.	le Baron Guillaume.
		le Commandant de Saint-Marc.
BULGARIE	M.	le Capitaine Zlataroff.
DANEMARK	MM.	Cold.
		Ulldiz.
ESPAGNE	M.	Capitaine Gordejuela.
FRANCE	MM.	Painlevé.
		Fauchille.
		Théodore Tissier.
		Hennion.
		Hennequin.
		Delanney.

FRANCE (Suite.)	MM.	le Commandant Dessens.
		le Capitaine Richard.
		Glorieux.
		Le Cornu.
		Weiss.
		Jouguet.
		Léon Barthou.
		le Comte de la Vaulx.
		Surcouf.
		Defert.
GRANDE-BRETAGNE	MM.	Byrne.
		le Colonel Mac-Donogh.
		le Capitaine Sueter.
		le Capitaine Chalmers.
ITALIE	MM.	le Colonel Lenchantin.
		le Marquis Molinari.
		le Capitaine Acton.
		Nagel.
		le Lieutenant Mina.
		Majorana.
		del Fabbro.
MONACO	M.	le Lieutenant de vaisseau Bourée.
PAYS-BAS	MM.	Laman de Vries.
		van der Steur.
PORTUGAL	M.	dos Santos Bandeira.
ROUMANIE	M.	le Commandant Sturdza.
RUSSIE	MM.	le Général lieutenant Eichholz
		le Commandant Pogoulaïeff.
SUÈDE	MM.	de Klercker.
		Amundson.

SUISSE..... MM. Lardy.
le Colonel Schaeck.

TURQUIE..... M. Moukbil bey.

Secrétaires :

MM. Aubry.
Le Gavrian.
Basily.

TROISIÈME COMMISSION.

(DOUANIÈRE.)

PROGRAMME.

Question VII, alinéas 2 et 3; questions XI et XII.

Président : M. BODRERO.

ALLEMAGNE	MM.	Lewald.
		Göppert.
		Herwarth von Bittenfeld.
AUTRICHE-HONGRIE	MM.	le Comte Nemes de Hidveg.
		le Comte de Lamezan-Salins.
		Vassel.
AUTRICHE		le Comte Wodzicki.
HONGRIE		le Baron Malcomes.
BELGIQUE	M.	Kebers.
BULGARIE	M.	le Commandant Zlataroff.
DANEMARK	M.	Cold.
ESPAGNE	M.	Romeo y Rodriguez.
FRANCE	MM.	Fauchille.
		Théodore Tissier.
		Hennion.
		Hennequin.
		Delanney.
		le Commandant Dessens.
		Glorieux.
		Léon Barthou.
		Surcouf.

GRANDE-BRETAGNE.. MM. Byrne.
le Colonel Mac-Donogh.
le Capitaine Chalmers.

ITALIE..... MM. Bodrero.
Majorana.
del Fabbro.

MONACO..... M. le Baron Berget

PAYS-BAS..... MM. Cort van der Linden.
Laman de Vries.

PORTUGAL..... MM. dos Santos Bandeira.
le Comte de Leça.

ROUMANIE..... M. le Commandant Sturdza.

RUSSIE..... M. le Général Lieutenant Eichholtz.

SUÈDE..... M. de Klercker.

SUISSE..... MM. Lardy.
le Colonel Schaeck.

TURQUIE..... M. le Commandant Fethy bey.

Secrétaires :

MM. Butler.
Huet.
André Guillois.

QUATRIÈME COMMISSION.

(RÉGLEMENTATION DE LA NAVIGATION AÉRIENNE.)

PROGRAMME.

Règlement de la navigation aérienne; question XIV sauf la question des épaves.

Président : Contre-Amiral Sir Douglas A. GAMBLE.

ALLEMAGNE	MM.	Hergesell.
		Göppert.
		Herwarth von Bittenfeld.
AUTRICHE-HONGRIE	MM.	le Comte Nemes de Hidveg.
AUTRICHE		Goebl.
HONGRIE		de Fest.
BELGIQUE	M.	le Commandant de Saint-Marc.
BULGARIE	M.	le Capitaine Zlataroff.
DANEMARK	M.	Ulldtz.
ESPAGNE	M.	le Capitaine Gordejuela.
FRANCE	MM.	Fauchille.
		Théodore Tissier.
		Hennequin.
		Dessens.
		Richard.
		Glorieux.
		Le Cornu.
		Jouguet.
		de la Vaulx
		Surcouf.

GRANDE-BRETAGNE. .	MM.	l'Amiral Gamble.
		le Colonel Mac-Donogh.
		le Capitaine Sueter.
		le Capitaine Chalmers.
ITALIE	MM.	le Colonel Lenchantin.
		le Capitaine Acton.
		Nagel.
		le Lieutenant Mina.
		del Fabbro.
MONACO	M.	le Lieutenant de vaisseau Bourée.
PAYS-BAS.	M.	van der Steur.
PORTUGAL	M.	dos Santos Bandeira.
ROUMANIE	M.	le Commandant Sturdza.
RUSSIE.	MM.	le Général Lieutenant Eichholtz.
		le Commandant Pogoulaïeff.
SUISSE.	M.	le Colonel Schaeck.
SUÈDE	M.	le Capitaine Amundson.
TURQUIE.	M.	le Commandant Fethy bey.

Secrétaires :

MM. Guillois
Chevert.
Bridgeman.

PROCÈS-VERBAUX DES SÉANCES PLÉNIÈRES.

PREMIÈRE SÉANCE.

MERCREDI 18 MAI 1910.

La Conférence internationale de la navigation aérienne s'est réunie, pour la première fois, le mercredi 18 mai, à 3 heures de l'après-midi, en l'hôtel du Ministère des Affaires étrangères, sous la présidence de M. Millerand, Ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes de la République française.

M. Millerand ouvre la Conférence par le discours suivant :

Messieurs,

Huit mois ne se sont pas écoulés depuis que j'avais l'honneur, ici même, de clôturer les travaux de la première conférence internationale sur la circulation des automobiles, et je prends aujourd'hui la parole pour souhaiter la bienvenue au nom du Gouvernement de la République, aux membres éminents de la première Conférence internationale de navigation aérienne.

Quels développements oratoires, mieux que ce simple rapprochement, feraient saisir la rapidité foudroyante des progrès scientifiques et industriels qui ont illuminé comme de traits de flamme la fin du siècle précédent et les débuts du nôtre ?

Hier, les peuples étaient réunis pour arrêter les dispositions internationales rendues nécessaires par la multiplication prodigieuse d'automobiles, pratiquement inconnues il y a vingt ans, et les voici à nouveau rassemblés pour donner des lois aux aéronefs.

Tâche passionnante et délicate, par la nouveauté même de la matière. Besogne ardue et indispensable qui veut, pour être menée à bien, la collaboration étroite du technicien, du juriste et du diplomate.

Au moment où il prend possession du ciel, l'homme sent la nécessité de s'y imposer une discipline et des règles.

En se lançant dans l'atmosphère, ballons libres, ballons dirigeables, appareils d'aviation, ont fait apparaître des droits et des devoirs nouveaux, des responsabilités et des périls inédits.

Avec leurs silhouettes, a surgi à l'horizon la menace de conflits entre des intérêts de toute sorte: intérêts publics et privés; intérêts des navires aériens, de leurs propriétaires et de leur personnel; intérêts de l'humble passant et du propriétaire terrien; intérêts nationaux enfin des différents États.

Police et douane, jusqu'ici clouées au sol, ne regardent pas sans inquiétude passer au-dessus de leurs têtes les aéronefs narquois. S'il est impossible de les saisir, ne saurait-on du moins les reconnaître ?

Ne convient-il pas de les doter d'une personnalité, d'un état civil, d'une nationalité; de leur imposer des marques extérieures susceptibles de les identifier?

Ne doit-on pas, comme on a fait pour les automobiles, exiger des appareils et des pilotes qu'ils satisfassent à certaines conditions élémentaires?

Ce n'est pas seulement dans la circulation des automobiles, mais plus encore sans doute dans la navigation maritime, qu'on sera naturellement amené à chercher des exemples et des analogies pour assurer la sécurité de la navigation aérienne.

Vous aurez également à vous demander si et dans quelles limites le transport par aéronefs appelle une réglementation.

Ce n'est pas tout que de voler : il faut parfois toucher terre. Le problème de l'atterrissage posera devant vous des questions graves et complexes.

Le droit international, voire la métaphysique juridique, ressentent les effets de cette révolution. Déjà des juristes de premier ordre, comme M. le professeur Meili, de Zurich, et notre compatriote, M. Fauchille, que nous avons la bonne fortune de compter l'un et l'autre au nombre des membres de cette conférence, se sont attaqués aux difficultés nouvelles et en ont proposé des solutions.

Dans l'œuvre que vous allez entreprendre, et qui ne pouvait être confiée à des mains plus expertes, vous aurez à concilier bien des exigences contradictoires et, en réglant le présent, à ménager un avenir gros de mystère. Jamais n'auront mieux trouvé leur emploi ces qualités essentiellement diplomatiques qui sont la mesure, le tact et la prudence.

La navigation aérienne, qui honore déjà ses inventeurs, ses héros et ses martyrs, salue en vous ses législateurs.

C'est pour la France un grand honneur et une vraie joie que de vous offrir l'hospitalité.

S. E. M. Tittoni, Ambassadeur d'Italie à Paris, premier délégué du Gouvernement italien, prend ensuite la parole.

Je suis sûr d'être l'interprète fidèle des sentiments des membres de la conférence en remerciant vivement M. le Ministre des Travaux publics des paroles si gracieuses qu'il nous a adressées.

Au nom de tous les Délégués, je vous prie, Monsieur le Ministre, de vouloir bien présenter à M. le Président de la République nos hommages les plus respectueux et les vœux de bonheur et de bien-être que nous formons pour sa personne, ainsi que pour la grande nation, dont les destinées sont confiées à sa direction éclairée.

Certain de l'assentiment de mes honorables collègues, je tiens à féliciter le Gouvernement français de l'initiative qu'il a prise en convoquant cette conférence et des idées libérales dont il s'est inspiré à cette occasion.

Le Gouvernement Royal ne peut que se réjouir des dispositions libérales qui animent la plupart des Puissances, car les principes de liberté sont de tradition dans le droit italien.

Au lieu d'apporter des entraves aux évolutions des aérostats ou des appareils d'aviation, j'ai confiance que la Conférence édictera des dispositions qui pourront rendre plus facile et plus sûre la circulation aérienne, tout en évitant des conflits internationaux et en sauvegardant, par des règles juridiques, les intérêts de chaque Puissance.

La voie du droit est, en effet, le seul chemin qui puisse sûrement conduire à la paix.

Et le caractère absolument nouveau des liens de droit que nous allons établir donnera aux délibérations de la Conférence sur la navigation aérienne une importance spéciale.

Quant à moi, si je ne puis, comme je le désirerais, prendre part journellement à vos délibérations, je me tiendrai au courant de vos travaux et je me considérerai toujours très honoré de pouvoir collaborer, quoique indirectement, à une œuvre de civilisation et de paix.

M. Millerand en manifestant son regret de ne pouvoir diriger les débats de la Conférence se retire après l'avoir priée de procéder à la constitution de son bureau.

M. Tittoni demande que M. Louis Renault, membre de l'Institut, jurisconsulte

du Ministère des Affaires étrangères, premier délégué de France, soit désigné comme Président de la Conférence.

Cette proposition est acceptée à l'unanimité.

En prenant place au fauteuil de la Présidence, M. Louis Renault prononce le discours suivant :

Je remercie Son Excellence Monsieur Tittoni de m'avoir proposé comme Président de cette Conférence et je vous remercie, Messieurs et chers Collègues, de la manière dont vous avez accueilli cette proposition. Je sens tout le prix de l'honneur qui m'est ainsi fait comme je sens toute la charge de la fonction qui m'est confiée. Je ne puis que vous assurer de mon entier dévouement à l'œuvre commune et vous dire que je compte fermement sur le concours bienveillant de tous les délégués. Vous voudrez bien m'accorder quelque crédit à raison d'une assez longue expérience des Conférences internationales et n'avoir aucun doute sur mon souci d'impartialité.

Après les éloquentes paroles que vous avez entendues, je n'ai nullement l'intention de faire un véritable discours; je me bornerai à vous présenter quelques observations ou suggestions relatives à nos travaux.

L'importance et l'objet de notre Conférence ont été indiqués d'une manière magistrale dans le discours de M. le Ministre des Travaux publics qui n'a pas dissimulé les difficultés que nous allons rencontrer.

Des difficultés analogues se rencontrent au seuil de toute entreprise nouvelle et je me souviens de l'impression que j'ai eue dans cette même salle, au début de ma carrière dans les Conférences diplomatiques, quand il s'est agi de poser des règles pour les câbles sous-marins.

Dans un travail intéressant consacré au Domaine aérien, j'ai lu ces mots : *La conquête de l'air est un fait accompli;* le rôle des jurisconsultes et des administrateurs commence; après les hommes de sciences, les hommes de robe.

C'est peut-être aller un peu vite en besogne. L'air ne paraît pas encore définitivement conquis; il y a des résistances et ces résistances se manifestent sous des formes douloureuses. La liste funèbre des victimes de la navigation s'augmente tous les jours de nouveaux noms et cependant il ne se produit aucun découragement. On voit les tentatives les plus hardies succéder aux plus terribles catastrophes et cela dans tous les pays, sous l'excitation de la science et du patriotisme. N'y a-t-il pas parfois une impatience excessive? Ne veut-on pas trop se passer de la collaboration du temps? Par suite d'une sorte de fièvre, on cherche à réaliser sur l'heure, au prix de grands dangers, une idée qui paraît heureuse mais qui aurait eu besoin d'être mûrie davantage. Qu'on voie là des regrets et non des critiques. J'ai eu souvent l'impression que certaines énergies auraient gagné à être ménagées autant pour les individus eux-mêmes que pour l'humanité. Nous ne pouvons, au début de cette conférence, qu'exprimer notre admiration pour les hommes de tant de courage et d'habileté qui essaient, à leurs risques, de frayer une nouvelle voie de communication aux hommes toujours de plus en plus désireux de supprimer les distances.

Les modes de locomotion aérienne sont des plus variés. On les classe communément en trois groupes indiqués dans l'ordre historique de leur apparition : ballons libres, ballons dirigeables, appareils d'aviation. Pour la commodité de la discussion, je vous propose d'employer une expression commune, celle d'*aéronefs*. Cette expression, qui signifie littéralement *navires aériens*, correspond bien au titre même de notre Conférence; nous la substituons à l'expression d'*aérostats* qui se trouve dans le *Questionnaire* soumis aux Puissances. Mais qu'on ne s'y trompe pas : de ce qu'en général, nous ne parlerons que des aéronefs, cela ne veut nullement dire que les règles seront toujours identiques pour les différents appareils qui rentrent dans cette dénomination. On conçoit, au contraire, que telle règle, bonne pour les ballons dirigeables, ne puisse s'appliquer aux ballons libres. J'ajoute un petit détail linguistique : nous estimons qu'il convient de faire d'aéronef un mot masculin.

S'il y a des systèmes très différents de navigation aérienne et si, pour chaque système, l'ingé-

niosité des inventeurs s'est donnée libre carrière, il y a bien aussi des divergences quand il s'agit de trouver des règles juridiques pour l'utilisation de l'air, que ce soit pour la navigation intérieure ou pour la navigation internationale. Des jurisconsultes de divers pays se sont ingéniés à édifier des théories variées et subtiles qui présentent quelquefois cette particularité que, partant de points de vue très opposés, elles aboutissent à des conséquences pratiques très semblables.

Je ne suis certes pas un adversaire des théories, des *constructions juridiques*, comme on dit, bien que je pense qu'on en abuse, mais j'estime que notre domaine est plus modeste, j'oserai dire plus *terre à terre*. Le *Questionnaire* soumis à vos Gouvernements a été orienté dans un sens pratique : il ne constitue certes pas un programme intangible et nous entendons laisser à la Conférence la faculté de le compléter si elle le juge à propos, tout en espérant qu'elle n'en abusera pas, le champ à parcourir par elle étant bien suffisamment vaste. Elle n'a pas à résoudre tous les problèmes juridiques que soulève la navigation aérienne, mais à rechercher quelles sont les règles qui, en fait, concilieraient le mieux la liberté de la circulation des aéronefs avec les intérêts légitimes des États, sans trop se préoccuper de formuler des principes abstraits au sujet de la nature du droit des États sur l'atmosphère.

Soyons réservé, parce que nous sommes les premiers à légiférer et parce que nous sommes en présence d'une situation qui se modifie de jour en jour ; les prévisions les plus hardies d'aujourd'hui peuvent être dépassées demain.

N'éveillons pas les susceptibilités des diverses Administrations et contentons-nous d'un *minimum* en laissant à nos successeurs le soin de développer et de compléter notre œuvre forcément rudimentaire. Nous devons nous attacher à ce qui est indispensable pour de bons rapports internationaux et laisser à chaque Etat le soin de régler ce qui doit se passer seulement chez lui. Comptons sur le bon exemple pour amener une uniformité désirable dans les diverses pratiques. Les diverses sociétés aéronautiques, leurs congrès contribueront à ce résultat sans qu'il soit besoin d'employer la voie de règles obligatoires.

Les questions que nous avons à régler sont très complexes et des intérêts variés y sont engagés. Aussi des compétences diverses sont-elles nécessaires. Elles se rencontrent dans cette conférence où je vois des diplomates, des administrateurs, des ingénieurs, des militaires, des marins, des aéronautes, des savants, des jurisconsultes. Aussi ai-je pleine confiance dans le résultat de nos efforts combinés et accrus par la bonne volonté.

Les gouvernements que vous représentez ont témoigné leur intérêt à notre œuvre en acceptant l'invitation du Gouvernement de la République et en répondant au *questionnaire* qui leur a été adressé suivant une heureuse suggestion du Gouvernement allemand. L'*exposé des vues* que vous avez entre les mains prépare votre travail. Si on l'examine rapidement, on constate que sur bien des points il y a des divergences, mais je suis fermement convaincu qu'il n'y a pas de contradictions irréductibles. Comment en serait-il autrement? Nous ne sommes pas en présence d'intérêts ou de préjugés nationaux difficiles à concilier. Nous avons seulement à dégager un *intérêt commun* et à y pourvoir de notre mieux. C'est alors que la collaboration d'hommes compétents est particulièrement utile; rien ne les empêche de s'éclairer et de se convaincre réciproquement.

En ce qui concerne notre *méthode de travail*, permettez-moi quelques suggestions dictées par l'expérience.

Je vous propose la nomination de quatre vice-présidents dont chacun serait chargé de la présidence d'une Commission.

Je pense, en effet, que la Conférence se diviserait utilement entre quatre Commissions. Une telle division me paraît justifiée à la fois par la difficulté des discussions techniques dans une réunion trop nombreuse et le désir de ne pas trop prolonger la durée de la Conférence.

Chaque Commission présidée par un vice-président nommera elle-même son rapporteur.

Les délégués, d'accord avec le chef de leur délégation, se feront inscrire dans la Commission qui leur conviendra. Un délégué pourra faire partie de plusieurs Commissions. Le travail sera réglé de façon que plusieurs Commissions ne siègent pas simultanément.

Il est vraisemblable que le nombre des membres de chaque Commission sera assez grand pour qu'après que les délibérations auront permis aux diverses opinions de se faire jour, il soit né-

cessaire de constituer un *Comité d'examen* qui dégagera des discussions des résolutions sur lesquelles la Commission sera appelée à se prononcer. Les résolutions ainsi arrêtées et motivées par un rapport seront soumises à la Conférence plénière.

Ne vous inquiétez pas de la répartition que je vous propose des questions entre les quatre Commissions; cette répartition est forcément un peu arbitraire, la connexité des matières fait que des questions pourront rentrer dans plusieurs Commissions où, après examen, on reconnaîtra que telle question attribuée à une Commission rentrerait mieux dans une autre. Des retouches seront possibles par l'entente des présidents de Commissions avec le président de la Conférence. Il n'y aura aucun préjudice irréparable d'autant plus que les Commissions ne feront que des propositions qui seront soumises à la Conférence tout entière.

Enfin, il y aura un élément d'unité dans une *Commission de rédaction* dont je vous demande la permission de me réserver la présidence, qui aura pour mission de déterminer la forme à donner à l'ensemble des résolutions prises et d'en arrêter la rédaction définitive qui vous sera ensuite soumise. Vous trouverez peut-être ce mécanisme un peu compliqué, mais je suis persuadé qu'à l'épreuve vous estimerez qu'il est indispensable pour éviter toute surprise et imprimer à nos décisions l'entente désirable.

Sur la proposition du Président, il est ensuite procédé à la nomination de quatre vice-présidents de la Conférence qui, d'après l'usage, seront pris parmi les délégués étrangers.

Le Président suggère à la Conférence de désigner à cet effet :

S. E. M. Tittoni, Ambassadeur d'Italie, Président de la Délégation italienne ;
MM. Ch. Lardy, Ministre plénipotentiaire, Délégué de la Suisse ;
le Docteur Kriege, Premier délégué plénipotentaire de l'Allemagne ;
le Contre-Amiral, Sir Douglas A. Gamble, Délégué de la Grande-Bretagne.

M. Tittoni déclare qu'en raison de ses occupations, il ne peut, à son regret, accepter ces fonctions, et il offre de se faire remplacer par M. Pompeo Bodrero.

L'ensemble de ces désignations est accepté par la Conférence.

Le Président propose ensuite à l'Assemblée, qui ratifie ce choix, de composer le Secrétariat de la manière suivante :

MM. Harismendy, Consul de 1re classe, au Ministère des Affaires étrangères ;
Jarousse de Sillac, Secrétaire d'Ambassade de 2e classe au Ministère des Affaires étrangères ;
Chevert, Vice-Consul, au Ministère des Affaires étrangères ;
Aubry, Rédacteur au Ministère de l'Intérieur ;
Guillois, Chef de bureau au Ministère des Travaux publics ;
Huet, Ingénieur des Ponts et Chaussées ;
Le Gavrian, Ingénieur des Ponts et Chaussées ;
Rey, Chargé de conférences à la Faculté de droit de Paris :
André Guillois, Docteur en droit.

En outre, conformément à l'offre qui leur en est faite par le Président aux Délégations étrangères, le Secrétariat comprendra les membres étrangers suivants :

Pour l'Allemagne : M. le docteur baron de Hahn, Attaché au Service Impérial des Affaires étrangères;

Pour la Belgique : M. de Zuylen, Secrétaire de la Légation de Belgique à Paris;

Pour la Grande-Bretagne : MM. Bridgemann, Secrétaire de l'Ambassade d'Angleterre à Paris; H. Butler, Rédacteur au Ministère de l'Intérieur britannique;

Pour l'Italie : M. le Marquis Maestri-Molinari, Secrétaire d'Ambassade.

Pour la Russie : M. Basily, Secrétaire de l'ambassade de Russie à Paris.

Le Président soumet à la Conférence un projet de règlement intérieur qui est adopté et dont le texte suit :

RÈGLEMENT INTÉRIEUR.

Article 1er.

La Conférence délibère soit en séances plénières, soit en Commissions.
Le vote a toujours lieu par État.

Article 2.

Les délibérations de la Conférence et de ses Commissions sont strictement confidentielles. Des communications à la Presse ne pourront être faites que sous l'autorité du Président.

Article 3.

La langue française est la langue officielle de la Conférence. Les discours prononcés dans une autre langue seront résumés oralement en français par un autre Membre ou par les soins du Secrétariat, d'accord avec l'orateur.

Article 4.

Les Secrétaires des Délégations sont admis à assister aux séances de la Conférence et des Commissions.

Article 5.

Toute nouvelle proposition et tout amendement à discuter par la Conférence doivent, en règle générale, être remis par écrit au Président. Si la proposition ou l'amendement n'a pas pu être distribué avant la séance, la Conférence ne peut s'opposer à une demande d'ajournement à une séance ultérieure.

Article 6.

Les procès-verbaux des séances plénières de la Conférence donnent un résumé succinct des délibérations. Ils seront remis en épreuve aux membres de la Conférence en temps utile et ne seront pas lus au commencement des séances. Chaque délégué a le droit de demander l'insertion

in extenso de ses délarations officielles, d'après le texte remis par lui au Secrétariat, et de faire ses observations sur les procès-verbaux. Les rapports des Commissions seront distribués avant d'être mis en discussion.

ARTICLE 7.

Les Secrétaires dresseront un résumé substantiel des délibérations des Commissions à moins que celles-ci ne décident d'une manière générale ou dans tel cas particulier qu'il sera dressé un procès-verbal.

Le PRÉSIDENT indique ensuite, en l'expliquant sommairement, l'intérêt de procéder à la constitution de quatre Commissions.

Ces Commissions auraient à examiner les questions réparties suivant le tableau ci-dessous, qui a été dressé d'après le questionnaire communiqué aux Gouvernements, avec cette adjonction dans le programme réservé à la première Commission : « Examen du principe de l'admission de la navigation aérienne dans les limites ou au-dessus d'un territoire étranger, c'est-à-dire appartenant à un État autre que celui dont relève l'aéronef. »

PREMIÈRE COMMISSION.

(DROIT DES GENS.)

Question I, II (y compris la question de savoir quel État est compétent pour délivrer le permis de navigation et le brevet d'aptitude), IV, XV. — Examen du principe de l'admission de la navigation aérienne dans les limites ou au-dessus d'un territoire étranger, c'est-à-dire appartenant à un État autre que celui dont relève l'aéronef.

DEUXIÈME COMMISSION.

(ADMIMISTRATIVE ET TECHNIQUE.)

Questions III, V, VI, VII, alinéa 1, VIII à X inclusivement, XIII; question des épaves (XIV).

TROISIÈME COMMISSION.

(DOUANIÈRE.)

Question VII, alinéas 2 et 3, XI et XII.

QUATRIÈME COMMISSION.

(RÉGLEMENTATION DE LA NAVIGATION AÉRIENNE.)

Règlement de la navigation aérienne : question XIV sauf la question des épaves.

La première de ces Commissions dite *Commission de droit des gens* sera présidée par M. KRIEGE, premier délégué d'Allemagne; elle aura pour Secrétaires :

MM. LE BARON DE HAHN;
DE ZUYLEN,
REY.

La deuxième Commission, dite *Administrative et technique*, présidée par M. Lardy, Délégué de Suisse, aura son secrétariat ainsi constitué :

MM. Aubry ;
Le Gavrian.

La troisième Commission, dite *Douanière*, sera présidée par M. Pompeo Bodrero, Délégué d'Italie, avec, comme secrétaires :

MM. Huet ;
André Guillois ;
Butler.

La quatrième Commission, dite *Commission de réglementation aérienne*, présidée par M. le vice-amiral Sir Douglas A. Gamble, délégué de la Grande-Bretagne, aura comme Secrétaires :

MM. Guillois ;
Chevert ;
Bridgeman.

Cette méthode de travail est adoptée par la Conférence.

Pour la commodité de la discussion, il est entendu que le mot *aéronef* sera employé à l'exclusion de tout autre dans les résumés et autres documents de la Conférence.

Il est décidé que les Commissions se réuniront à tour de rôle, matin et soir, suivant une liste qui sera imprimée et communiquée à chacun des membres de la Conférence.

L'assemblée décide que la troisième Commission se réunira dès le lendemain matin, à 9 heures et demie.

Le Président ouvre la discussion générale et prie les Délégations qui auraient une déclaration ou proposition à formuler, d'en donner connaissance.

Personne ne demandant la parole, le Président déclare qu'avant de lever la séance il tient à remercier par avance les délégués qui auraient l'intention de lui faire une visite de courtoisie et à les dispenser de cette obligeante démarche. Si la Conférence le veut bien, il en sera de même pour l'ensemble des délégations, et ces manifestations sympathiques, dont le désir réciproque est certain, seront considérées comme faites.

La séance est levée à 5 heures et demie.

Les Secrétaires :

MM. Harismendy.
Jarousse de Sillac.
Rey.

Le Président :

L. Renault.

PROCÈS-VERBAUX DES SÉANCES PLÉNIÈRES.

DEUXIÈME SÉANCE.

JEUDI 16 JUIN 1910.

PRÉSIDENCE DE M. RENAULT.

La séance est ouverte à 9 heures et quart.

LE PRÉSIDENT fait remarquer qu'il y a un mois, lors de l'ouverture des travaux de la Conférence, on aurait étonné la plupart des délégués en leur disant que quatre semaines plus tard ils seraient encore réunis. Mais quand on sait l'étude approfondie à laquelle les Commissions se sont livrées pendant cette période, l'étonnement que l'on éprouve ne porte plus sur la durée des travaux de la Conférence, mais sur son activité.

Le Président exprime donc, non seulement en son nom personnel, mais au nom de la Conférence tout entière, aux Commissions, à leurs Présidents et aux rapporteurs, sa vive reconnaissance pour la somme de travail vraiment digne d'admiration qui a été fournie. La tâche des Commissions est achevée; c'est maintenant le rôle de la Conférence plénière qui va commencer.

M. LARDY (Suisse) dit que le Président de la Conférence a bien voulu rappeler le travail considérable des Commissions. Il demande à la Conférence s'il ne serait pas possible, en vue précisément de tirer tout le parti désirable de l'activité ainsi développée, de renvoyer en bloc à la Commission de rédaction composée des Présidents des quatre Commissions sous la haute direction du Président de la Conférence, les résolutions arrêtées par les Commissions. Ces résolutions ont été prises, après des études prolongées, par des délégations dont les membres sont restés en contact entre eux. Toutes les délégations ont été représentées ou ont dû l'être dans les diverses commissions. Mais, quelquefois, les travaux de ces commissions ont, à raison même de leur objet, présenté une certaine complexité : quelques questions par certains côtés étaient de la compétence de plusieurs commissions, comme cela s'est présenté pour la première et la deuxième et pour la deuxième et la quatrième commissions. Il semble que la Conférence pourrait délibérer plus utilement lorsque la Commission de rédaction aurait arrêté un texte coordonné en dégageant, de ces travaux partiels, une œuvre d'ensemble. Il ne s'agit d'ailleurs que d'une question de forme. Il ne saurait entrer dans la pensée de personne de porter atteinte aux discussions de la Conférence sur le fond, mais ces discussions auront lieu plus utilement sur un texte uniforme, ce qui évitera des pertes de temps inévitables qu'entraîneraient les détails de rédaction.

M. le Général Eichholtz (Russie), au nom de la Délégation de Russie, appuie vivement la proposition de M. Lardy.

M. le Comte Nemes de Hidveg (Autriche-Hongrie), en se prononçant également en faveur de cette proposition, exprime le désir que la prochaine réunion soit fixée au plus tôt vingt-quatre heures après que le texte arrêté par la Commission de rédaction aura été distribué aux membres de la Conférence. Ce délai est indispensable pour que le texte puisse être étudié et que les délégués de chaque puissance puissent se concerter entre eux sur l'attitude à prendre lors de la discussion.

M. Renault, comme Président de la Commission de rédaction, accepte le renvoi proposé. Il ajoute que ce renvoi n'a pas pour but de dessaisir la Conférence du contrôle qui lui appartient légitimement sur les travaux des commissions, mais de rendre ce contrôle plus efficace et plus facile. Il assure le délégué d'Autriche-Hongrie que, selon le désir qu'il en a exprimé, le texte arrêté par la Commission de rédaction sera distribué aux membres de la Conférence au moins vingt-quatre heures avant la prochaine réunion de la Conférence plénière.

La proposition de M. Lardy est adoptée sans opposition.

Le Président ajourne la Conférence à une date qui sera fixée ultérieurement et qui dépendra du moment où il sera possible à la Commission de rédaction de soumettre un texte à la Conférence.

La séance est levée à 9 heures 45.

Les Secrétaires,

Harismendy,

Jarousse de Sillac,

Rey.

Le Président,

Renault.

PROCÈS-VERBAUX DES SÉANCES PLÉNIÈRES.

TROISIÈME SÉANCE.

VENDREDI 24 JUIN 1910.

Présidence de M. RENAULT.

La séance est ouverte à 10 heures un quart.

Le Président, avant d'ouvrir la discussion sur l'ordre du jour de la séance, donne la parole au premier Délégué de Russie.

M. le Général Eichholtz (Russie), s'adressant aux membres de l'Aéro-Club qui siègent à la Conférence, les prie au nom de tous les Délégués étrangers qui, sans exception, ont tenu à s'associer à cette manifestation, d'accepter un témoignage de leur gratitude pour l'accueil si sympathique et si amical qu'ils ont reçu de l'Aéro-Club de France. C'est une coupe en argent ciselé dans laquelle les Délégués étrangers ont demandé à l'orfèvre de symboliser les sentiments qui les animent. Ces oiseaux, qui paraissent las d'un long voyage et se reposent sur les bords de la coupe, ce sont les envoyés des nations étrangères venus de l'Orient comme de l'Occident, du Nord comme du Midi de l'Europe, et qui ont trouvé depuis quelques semaines un accueil si bienveillant sur la terre de France. La réception cordiale qui leur a été faite est digne des traditions de cette nation si aimable qui peut, à juste titre, se glorifier autant de la politesse raffinée de ses enfants que de leurs qualités de travail et d'héroïsme. Cet héroïsme, autrefois déployé sur le champ de bataille, se manifeste aujourd'hui dans la lutte de l'homme contre les éléments : par leur sang-froid, leur ténacité, leur énergie, leur génie, les Français sont parvenus à maîtriser la nature et à triompher de l'air qui paraissait jusqu'alors invincible, préparant les voies d'un avenir encore plein de mystères en utilisant les expériences des siècles passés.

Aussi est-ce avec la plus grande sincérité que les nations étrangères reconnaissent les exploits de la France dans la conquête de l'air. Les représentants des Puissances étrangères délégués à la Conférence peuvent dire sans arrière-pensée aux Français qu'ils sont leurs amis sincères et même leurs admirateurs, leurs collaborateurs dévoués et que, dans cette lutte pacifique, en concourant avec eux, l'envie sera toujours étrangère à cette rivalité.

Puisse ce souvenir, modeste en lui-même, perpétuer à jamais parmi les membres de l'Aéro-Club de France le souvenir des sentiments dont tous les Délégués étrangers à la Conférence de navigation aérienne, pendant leur séjour à Paris, étaient animés pour leur patrie !

M. le Comte de la Vaulx (France) exprime aux Délégués étrangers la reconnaissance de l'Aéro-Club de France pour la coupe symbolique, d'un caractère si artistique et d'un travail si délicat, que ceux-ci ont bien voulu offrir à l'Association qu'il représente, en souvenir de la Conférence de navigation aérienne. Il remercie M. le Général Eichholtz d'avoir bien voulu se faire l'interprète éloquent de ses collègues. Il assure les Délégués étrangers que les membres de l'Aéro-Club ont été heureux de les recevoir et auraient voulu pouvoir faire plus qu'ils n'ont fait pour leur rendre le séjour de Paris agréable.

Lorsque les ballons français sont allés à l'étranger, partout et toujours les pilotes ont reçu l'accueil le plus empressé et le plus sympathique des populations comme des autorités étrangères. Il est heureux de cette occasion de pouvoir s'acquitter publiquement de la dette de reconnaissance contractée à cet égard par les aéronautes français.

Au nombre des résultats de la Conférence, on peut noter que les liens existant actuellement entre les aéronautes des divers pays seront resserrés. Cette coupe, qu'il accepte avec le plus vif plaisir, au nom de l'Aéro-Club de France, sera pour les pilotes français un symbole de la sympathie des étrangers. Il remercie encore de tout cœur les Délégués étrangers de leur attention si délicate.

Le Président ouvre la discussion sur le projet de Convention préparé par la Commission de rédaction et qu'il soumet à la Conférence au nom de cette Commission.

CHAPITRE PREMIER.

Article premier.

Adopté.

Article 2.

Le Président rappelle que l'article 2 pose le principe qu'un aéronef n'est régi par la Convention que s'il possède la nationalité d'un État contractant. On avait fait dans la première Commission des objections au sujet des inconvénients résultant de cette attribution de nationalité aux aéronefs dont on ne connaissait pas les conséquences. Pour les écarter, le Président de cette Commission a fait une déclaration qui a été insérée dans le procès-verbal de la séance du 9 juin 1910 et dans le rapport de M. Fauchille. Cependant, à raison de l'importance de cette déclaration il a été décidé qu'elle serait lue en séance plénière et qu'on en demanderait l'approbation à la Conférence afin qu'elle constitue une interprétation authentique de la Convention sur ce point. Cette déclaration est ainsi conçue :

« En proposant qu'un aéronef, pour tomber sous le régime de la Convention doit

avoir une nationalité, la Commission s'est laissée guider par les considérations suivantes :

« 1. La nature même de la navigation aérienne exclut pour les États la possibilité de vérifier, au moment où un aéronef pénètre dans l'espace au-dessus de son territoire, que cet aéronef répond aux conditions indispensables dans l'intérêt de la sécurité générale. Il semble donc que, pour être admis à la circulation internationale, l'aéronef doit être placé sous le contrôle d'un État qui sera responsable envers les autres États de l'exercice consciencieux de ce contrôle. Il va sans dire que la responsabilité de l'État ne s'étend pas aux dommages, causés par force majeure ou résultant de la faute ou négligence des aéronautes seuls.

« 2. La contrepartie des obligations imposées à l'aéronef dans la circulation internationale est constituée par les droits qu'on lui reconnaîtra. Pour faire valoir ces droits, l'aéronef peut avoir besoin de la protection d'un État qui, dans les limites tracées par le droit des gens, ait qualité pour intervenir dans son intérêt auprès d'un autre Gouvernement. Ce rôle reviendra, tout naturellement, à celui des États qui sera chargé du contrôle de l'aéronef.

« 3. La responsabilité et le droit de protection, réunis dans les mains d'un seul et même État, constituent entre cet État et l'aéronef un lien analogue à celui qui existe entre le navire et l'État dont il porte le pavillon et qu'on appelle la nationalité du navire. On pourra, sans inconvénient, se servir du même terme en parlant de la situation de l'aéronef vis-à-vis de l'État qui le contrôle et qui en est responsable.

« 4. La portée de la disposition qui reconnaît à l'aéronef un caractère national ses borne à ces deux points : responsabilité et protection. On n'entend pas y rattacher d'autres conséquences. Notamment, la disposition ne préjuge en rien la solution de conflits de lois et de juridictions auxquels la navigation aérienne pourrait donner lieu en matière civile et pénale. »

Cette déclaration est adoptée.

M. Lardy (Suisse) observe que dans l'article 2, alinéa 2 du projet, on a internationalisé d'une façon absolue les ballons libres et les ballons dirigeables. Les appareils d'aviation ne sont nécessairement soumis au régime de la Convention que dans leurs voyages internationaux (voir art. 27). Il y a cependant un véritable intérêt à pouvoir identifier tout aéroplane, de même qu'il y a un intérêt à l'identification des automobiles ; il peut arriver qu'un automobile ou un aéroplane franchisse une frontière sans être en règle au regard de la Convention ; il est donc désirable qu'il porte toujours une marque ou numéro permettant de l'identifier.

Il propose en conséquence que la Conférence émette le vœu : « *que les Gouvernements prennent les mesures nécessaires pour munir tous les appareils d'aviation circulant sur leur territoire de marques et numéros visibles à grande distance, de façon à permettre*

d'identifier facilement lesdits appareils, même lorsqu'ils ne sont pas régis par la Convention ».

Le Président rappelle que dans son rapport, à la page 2, il a constaté ce désir. Il pense d'ailleurs que c'est aux Gouvernements à faire à cet égard ce qu'ils jugeront nécessaires.

Le vœu proposé par M. Lardy est adopté sous réserve de sa rédaction qui, sur la proposition du Président, est renvoyée à la Commission de rédaction.

M. dos Santos Bandeira (Portugal) déclare que, n'ayant pas reçu le projet de Convention à temps, il n'a pu l'étudier. En conséquence il réserve son vote sur tous les articles qui ne reproduisent pas textuellement les règles adoptées par les Commissions.

S. Exc. M. Tittoni (Italie) fait observer qu'au point de vue pratique, la réserve du vote ne peut avoir aucun effet; on vote en ce moment sur tous les articles et l'on ne reviendra pas sur ce vote. C'est donc son adhésion au projet de Convention que le Délégué du Portugal doit réserver. Telle est la procédure usitée dans les discussions parlementaires.

M. dos Santos Bandeira déclare alors réserver l'adhésion de son Gouvernement.

Article 3.

M. Lardy fait au nom de la Suisse la déclaration suivante :

« Tout en appréciant l'esprit conciliant et la haute valeur de la transaction proposée par la première Commission, la Délégation suisse se voit dans la nécessité de déclarer, sur les instructions formelles du Gouvernement fédéral, qu'elle redoute l'impression produite sur les Parlements et sur l'opinion publique par un système qui rend possible l'installation dans un pays de nombreux aéronefs étrangers, soumis au contrôle d'un Etat étranger, montés par des pilotes recevant de l'étranger leur certificat d'aptitude, et circulant sur le territoire national en dehors de la surveillance normale et constante de l'Etat où se trouve leur port d'attache et où réside leur propriétaire.

« La Délégation suisse se permet d'attirer l'attention bienveillante de la Conférence et des Gouvernements sur les propositions de M. le Colonel Schaeck annexées au procès verbal de la septième séance de la première Commission. Ces propositions ont pour but d'établir qu'une Convention internationale est possible et facile sans qu'on attribue une nationalité aux aéronefs et de démontrer en même temps que le système du port d'attache ou du domicile offre au point de vue de la sécurité des États des garanties très supérieures au système de la nationalité du propriétaire d'un aéronef.

« La Délégation suisse ose exprimer l'espoir que les Gouvernements représentés à Paris consentiront à examiner mûrement cette suggestion, lorsqu'ils seront appelés

à transformer en Convention diplomatique le projet que la Conférence est sur le point d'accepter. »

L'article 3 est adopté.

ARTICLE 4.

Adopté.

ARTICLE 5.

Adopté.

ARTICLE 6.

Adopté.

ARTICLE 7.

LE PRÉSIDENT fait remarquer, au sujet de cet article, qu'il vaudrait mieux mettre « la marque nationale prévue à l'annexe A et le numéro d'immatriculation » à raison du lien qui unit ces deux mentions.

M. HENNEQUIN (France) demande quelle est la description de l'aéronef qu'il s'agit de mentionner sur le registre-matricule. Est-ce la même que celle qui figure dans le permis de navigation?

LE PRÉSIDENT répond qu'on a voulu simplifier et que par suite il n'y aura pas une description identique dans les deux pièces. En exigeant que la description de l'appareil qui figurera sur le registre-matricule soit la même que celle contenue dans le permis on aboutirait à cette conséquence qu'un changement quelconque apporté par le propriétaire à l'appareil entraînerait une nouvelle immatriculation. Au cas de changement d'une pièce ou d'une partie de l'appareil, avec le système proposé, on devra changer le certificat de navigabilité mais non le certificat d'immatriculation. C'est pourquoi la Commission de rédaction a pensé qu'il convenait de ne pas exiger, dans l'immatriculation, la mention des détails de l'appareil.

M. HENNEQUIN constate qu'une autre question se trouve ainsi posée : celle de la priorité d'un acte sur l'autre. A la page 3 de son rapport, le Président de la Commission de rédaction a déclaré qu'on n'impose rien quant à l'ordre dans lequel les deux formalités doivent être remplies. Les votes émis dans les Commissions et le rapport semblaient admettre que le permis de navigation devait précéder l'immatriculation. Cela en effet devait permettre à un constructeur de prouver à son acheteur que l'appareil vendu était en état de naviguer. Il ne comprend pas comment on peut immatriculer un aéronef qui n'a pas prouvé ses qualités de navigabilité. Or dans le projet soumis à la Conférence il constate que l'immatriculation précède la délivrance du permis.

LE PRÉSIDENT rappelle que, des travaux des Commissions, il résulte qu'on a trouvé naturel que le permis de navigation précédât l'immatriculation. Un État ne devrait

pas en effet s'exposer à immatriculer un aéronef qui ne serait pas pourvu d'un permis de navigation. Mais il n'y a pas de raison pour imposer cet ordre aux États. Le rapport de M. Fauchille constate que la première Commission a approuvé cette procédure.

M. Hennequin répond que dans la seconde Commission on a au contraire adopté un autre ordre.

M. Paul Fauchille (France) expose que la première Commission a décidé qu'au point de vue international le permis de navigation et le certificat d'immatriculation étaient essentiels. Il suffit que les deux actes existent : c'est à la législation interne à fixer leur ordre. Au point de vue international il n'est pas douteux que jamais un aéronef ne naviguera sans avoir à la fois un certificat d'immatriculation et un permis de navigation.

M. Hennequin estime que c'est une garantie de sécurité générale pour les États que le certificat d'immatriculation suive le permis de navigation. Il se contente de faire cette observation en demandant qu'elle soit insérée au procès-verbal.

Articles 8 à 10.

Adoptés.

CHAPITRE II.

Article 11.

Le Président fait observer à la Conférence que, dans le chapitre II, qui contient les articles 11 et suivants, la Commission de rédaction a remplacé les mots *permis de navigation* par l'expression *certificat de navigabilité* qui lui a paru plus exacte.

L'article 11 est adopté.

Articles 12 à 17.

Adoptés.

Article 18.

M. Lardy fait remarquer, au sujet de l'alinéa 2 de cet article, que, d'après le rapport de la première Commission, page 27, cet alinéa ne vise pas des mesures *générales* contre tous les certificats ou brevets délivrés, par exemple, par un État donné, mais autorise seulement le refus de reconnaissance par mesure *personnelle* ou *individuelle* contre un ressortissant muni de certificats ou brevets étrangers, ces derniers demeurant d'ailleurs valables sur le territoire des autres États contractants.

Cette prescription de l'alinéa 2 de l'article 18 est dominée par le système de la nationalité du propriétaire de l'aéronef. Il est regrettable qu'on n'ait pas visé égale-

ment le système du domicile, système que chacun des États a la faculté d'adopter, isolément ou cumulativement. Chaque État a donc un intérêt à pouvoir exclure de la circulation interne les étrangers *domiciliés* chez lui auxquels il aurait, par exemple, refusé un permis et qui iraient s'en pourvoir à l'étranger pour revenir naviguer d'une façon en quelque sorte permanente sur son territoire. Il serait équitable que, toujours sous la forme de mesures personnelles ou individuelles, l'État du domicile eût la faculté de ne pas autoriser la navigation sur son territoire dans de telles conditions. Le texte actuel protège l'État contre ses nationaux et le laisse désarmé contre les étrangers domiciliés chez lui.

L'alinéa 2 de l'article 18 devrait donc être modifié en ce sens que l'État devrait pouvoir prendre les mêmes mesures contre les domiciliés que contre les ressortissants. On pourrait ajouter à cet alinéa, après « conférés à un de ses ressortissants » les mots « *ou à une personne domiciliée sur son territoire* ».

MM. le Général Eichholtz (Russie), van der Linden (Pays-Bas), Pavlowitch (Serbie), Moukbil bey (Turquie) font la même déclaration au nom de leurs Délégations.

M. Kriege (Allemagne) propose d'ajourner le vote sur ce point jusqu'à la prochaine séance.

L'article 18 est adopté, sauf l'alinéa 2 qui est réservé.

CHAPITRE III.

Articles 19 et 20.

Le Président fait remarquer que le texte distribué ne comporte aucune proposition pour les articles 19 et 20. Ces deux articles concernent le principe de l'admission de la navigation aérienne dans les limites ou au-dessus d'un territoire étranger et soulèvent des questions délicates. Il propose d'ajourner l'examen de ce point, espérant qu'on arrivera à présenter à la Conférence des propositions qui réuniront tous les suffrages.

Cette proposition est adoptée.

Article 21.

Adopté.

Article 22.

M. le Comte Nemes de Hidveg (Autriche-Hongrie) attire l'attention de la Conférence sur une erreur que contient le texte de l'article 22. Il y est renvoyé à l'article 18, alinéa 1er, alors que le renvoi doit porter sur les articles réservés.

Le Président reconnaît cette erreur purement matérielle.

S. Exc. M. Tittoni (Italie) fait observer que les articles 19 et 20 apporteront des modifications aux articles 23 et suivants pour les renvois. Il faudra donc revenir sur ces articles pour s'assurer si les renvois sont exacts.

Le Président s'associe à cette observation. Il fait remarquer que le vote d'ensemble est réservé. On examinera à ce moment avec soin les renvois de ce chapitre.

Article 23.

M. le Général Eichholtz constate que les cartes devront porter l'indication des zones dangereuses. Il demande s'il y a pour les États une obligation de se communiquer ces cartes.

Le Président répond que l'article ne parle que des zones interdites, non des zones dangereuses. En conséquence les États n'ont aucune obligation en ce qui concerne les zones dangereuses.

M. Hennequin croit que les zones interdites le sont pour des motifs militaires ou à raison du danger qu'elles présentent. Ce qui est certain c'est qu'on a stipulé la communication obligatoire des cartes indiquant les zones interdites.

Le Président estime qu'une distinction est nécessaire. Pour les zones interdites on peut dire aux Gouvernements qu'ils connaissent ces zones et doivent les communiquer. Pour les zones dangereuses il n'en est plus de même. Ces zones ne sont pas établies pour la sécurité de l'État mais pour celle des aéronautes. Or il serait grave d'imposer, à leur égard, une obligation à l'État, parce que le fait qu'elles sont dangereuses se produit sans l'intervention de l'État. Comment dès lors sa responsabilité pourrait-elle être engagée ? Ce sont les sociétés privées, les aéro-clubs qui sont intéressés dans tous les pays à l'indication de ces zones, comme cela se produit pour les endroits reconnus dangereux au point de vue de la circulation des automobiles.

M. Hennequin remercie le Président de ses explications et se rallie à sa manière de voir.

M. Paul Fauchille propose d'ajouter au commencement de l'alinéa 2, après les mots « Les zones interdites » les mots « à raison de la sécurité de l'État ».

Le Président se déclare opposé à cette addition qui pourrait préjuger des solutions actuellement encore inconnues. Il peut, en effet, y avoir des zones interdites pour des raisons indépendantes de la sécurité de l'État.

M. Lardy rappelle que, pour les zones interdites, la deuxième Commission a émis un vœu que la Conférence aura à examiner.

Le Président répond que ce vœu concerne l'indication sur le terrain des endroits dangereux qui seront ensuite mentionnés sur des cartes. Dans l'article 23, au contraire, il y a une obligation pour les États de se communiquer les cartes indiquant les zones interdites.

Article 24.

Adopté.

CHAPITRE IV.

Articles 25 à 31.

Adoptés.

Art. 32.

M. le Comte Nemes de Hidveg désirerait demander quelques explications au sujet du taux de la rémunération à attribuer au sauveteur. Doit-on considérer le 5 o/o de la valeur de l'épave comme un minimum, ou comme un chiffre invariable. Dans ce dernier cas, il serait nécessaire de modifier certaines législations comme celle de l'Autriche qui prévoit un taux de rémunération plus élevé et cela soulèverait des des objections.

S. Exc. M .Tittoni est également d'avis que cette question doit être précisée. Si la Conférence entend laisser la liberté de fixer tel ou tel taux, on est nécessairement amené à modifier l'article 32, qui établit formellement une base obligatoire laquelle peut être en contradiction avec les dispositions de certaines législations.

M. Veillet-Dufreche (France) se demande si en général les législations ne sont pas encore muettes sur la question spéciale des épaves d'aéronef.

Le Président déclare que c'est précisément pour les législations qui n'ont encore rien prévu à cet égard que la disposition de la Convention présente une utilité particulière.

En ce qui concerne au contraire les législations contenant déjà des stipulations sur ce point, on pourrait mentionner dans l'article 32 une restriction excluant le cas où des dispositions différentes de celles de la Convention en cette matière existeraient déjà dans les législations internes.

Si la Conférence partage cette manière de voir, la Commission de rédaction pourrait être chargée de préparer un texte dans ce sens.

Cette suggestion est approuvée.

CHAPITRE V.

M. le Baron Guillaume (Belgique) donne connaissance au nom de la Délégation belge de la déclaration suivante :

Le Gouvernement belge suit avec un vif intérêt les progrès accomplis par la navigation aérienne et il comprend la nécessité de la doter d'une réglementation internationale efficace contribuant à en assurer le développement.

C'est dans cette pensée qu'il avait cru pouvoir préconiser l'admission, en franchise de droits de douane, des aéronefs, mesure qui serait de nature à faciliter la circulation internationale de ces appareils.

La proposition en a été faite sans succès au sein de la troisième Commission (séance du 25 mai). La Délégation belge exprime ici le regret que cette proposition n'ait pas été acceptée et demande que l'expression de ce regret soit mentionnée au procès-verbal.

M. le Baron Berget (Monaco) croit devoir rappeler qu'une mention semblable a déjà été insérée dans le rapport de la troisième Commission.

Article 33.

M. Laman de Vriés (Pays-Bas) estime que le mot « bagage » a une signification très spéciale sur laquelle il désire attirer l'attention de la Conférence. Lorsqu'un voyageur introduit par chemin de fer des malles contenant des marchandises, ces malles sont cependant des bagages. Or les marchandises doivent être déclarées et soumises aux formalités douanières Il faudrait donc à son avis remplacer le mot *bagage* par *vêtements et nécessités de voyage.*

M. Delanney (France) fait remarquer que cette modification de texte n'éviterait pas les difficultés, car les vêtements neufs, par exemple, peuvent être considérés comme des marchandises et, à ce titre, payer des droits de douane. Mieux vaut maintenir le terme « bagage » qui comprend l'ensemble des objets dont les voyageurs sont accompagnés.

S. Exc. M. Tittoni partage la manière de voir de M. Delanney. Le mot bagage a un sens très net, admis dans tous les pays. En le changeant, on risquerait d'être moins clair et peut être moins libéral.

M. le Baron Berget signale que le qualificatif « personne » s'applique à la fois aux « bagages et aux objets », ce qui précise la portée du mot bagages.

Article 34.

M. le Baron Guillaume donne lecture de la proposition suivante :

« Tout en reconnaissant l'avantage qu'il peut y avoir à ne pas inscrire, dans le projet de Convention, le principe de l'interdiction absolue du transport de marchandises par aéronef, la Délégation de Belgique a pour instructions de proposer cependant que cette interdiction soit indiquée comme la règle, sauf à réserver l'éventualité d'autorisations exceptionnelles données par les Gouvernements intéressés, et à prévoir des réunions périodiques pour examiner de concert les atténuations que pourrait conseiller l'expérience. »

Le Président demande s'il est bien nécessaire de présenter à la Conférence une proposition nouvelle à ce sujet ; le sens de l'article 34 paraît être suffisamment catégorique en ce qui concerne l'interdiction.

S. Exc. M. Tittoni déclare ne pas se rendre compte de la portée de la proposition belge. L'article 34 donne la liberté aux Gouvernements de conclure entre eux des conventions particulières en vue du transport des marchandises par la voie aérienne. Mais l'interdiction de ce transport demeure le principe : M. le Ministre de Belgique a donc complète satisfaction.

M. le Baron Guillaume se borne à demander l'insertion de ces explications dans le procès-verbal en faisant remarquer que la proposition belge suggère la réunion de conférences périodiques.

Articles 35 et 36.

Adoptés.

Article 37.

M. le général Eichholtz est d'avis que cet article doit être réservé en ce qu'il touche aux principes qui seront énumérés dans les articles 19 et 20 non rédigés.

La Conférence se range à cette manière de voir.

Articles 38 et 39.

Adoptés.

CHAPITRE VI.

Articles 40 à 44.

Adoptés.

Article 45.

M. le comte Nemes de Hidveg propose la suppression de la partie de cet article qui vise le séjour des aéronefs militaires au-dessus d'une zone interdite. Il lui semble que ces aéronefs devraient être régis par la même règle que celle qui est contenue dans l'article 24 pour les aéronefs privés engagés au-dessus d'une zone interdite, c'est-à-dire soumis à l'obligation de donner le signal de détresse et d'atterrissage, mais sans faculté de séjourner dans la portion de l'espace où ils se trouvent.

Le Président explique que le mot « séjour », dans cet article, ne doit pas être envisagé en lui-même, il se combine avec les deux hypothèses prévues dans l'alinéa qui suit, c'est-à-dire que si l'aéronef militaire est, par exemple, victime d'une « panne » au moment où il se trouve au-dessus d'une zone interdite, il stationne en quelque sorte dans ces parages. On ne pourra lui refuser ce stationnement forcé; mais au même instant, l'obligation du signal de détresse et de l'atterrissage reste entière.

M. le Général Eichholtz, en sa qualité de Délégué technique militaire, tient à fournir certaines explications sur le sens que la Commission a entendu donner au texte discuté. Le terme « séjour » n'implique pas du tout le droit de planer au-dessus des zones interdites. Il faut comprendre dans le « séjour » la faculté, laissée au pilote, en cas de panne, par exemple, d'y remédier en l'air, s'il est possible. Mais dans tous les cas, dès qu'il est arrivé au-dessus d'une zone interdite, l'aéronef militaire doit aussitôt suivre les prescriptions de l'alinéa 2 de l'article 45, c'est-à-dire faire le signal de détresse et effectuer l'atterrissage. S'il ne remplit pas ces obligations et si, après un avertissement, il ne s'y soumet pas, sa situation n'est plus légitime; s'il prend la fuite il tombe sous l'exécution des mesures prévues par l'administration du pays sous-jacent.

S. Exc. M. Tittoni demande que les explications si catégoriques de M. le Général Eichholtz soient intégralement reproduites dans le procès-verbal.

M. le Comte Nemes de Hidveg, devant les éclaircissements qui lui ont été fournis, retire sa proposition.

Article 46.

M. le lieutenant-Colonel Mac Donogh (Grande-Bretagne) déclare que la Délégation britannique a reçu pour instructions de réserver son adhésion à l'article 46.

M. le Comte Nemes de Hidveg s'associe à cette réserve au nom de la Délégation d'Autriche-Hongrie.

Il en est de même de M. Lardy, pour la Suisse, de M. Santos-Bandeira, pour le Portugal, de M. Pavlowitch, pour la Serbie, de M. Moukbil bey, pour la Turquie.

Article 47.

M. le Comte Nemes de Hidveg fait observer que, d'après le 2e alinéa de cet article, l'interdiction du transport des explosifs, des armes et munitions de guerre ainsi que des pigeons voyageurs n'existe pas pour les aéronefs de police.

Si cette dispense est maintenue, la Délégation d'Autriche-Hongrie sera obligée de formuler une réserve.

M. Kriege ne voit aucune objection à ce que la restriction dont il s'agit soit aussi appliquée aux aéronefs de police. Mais il demeure entendu que ces derniers doivent pouvoir disposer des armes et munitions nécessaires à leur service.

M. le Général Eichholtz croit devoir rappeler qu'au point de vue de la visite relative aux objets interdits, on avait été d'accord pour ne point en dispenser l'aéronef de police.

Le Président constate que ces différentes déclarations tendent à assimiler l'aéronef de police à l'aéronef privé sous le rapport envisagé.

M. Paul Fauchille demande si le service de douane n'est pas obligé de se munir d'armes de guerre.

M. Delanney répond affirmativement. Mais ce service s'effectue dans l'intérieur des frontières, et par conséquent dans les conditions prévues par la loi du pays sous-jacent sans qu'il soit question de circulation internationale.

Le Président, en présence des vues qui viennent de se manifester, propose de faire rédiger par la Commission de rédaction une disposition dans le sens indiqué par le Chef de la Délégation d'Autriche-Hongrie.

Cette proposition est adoptée.

CHAPITRE VII.

Articles 48 à 55.

Adoptés.

ANNEXES.

Sur une demande du Président, la Conférence décide de ne pas donner lecture des annexes dont le texte est d'ailleurs entre les mains des Délégués.

M. le Baron Guillaume, au sujet de l'article 6 du règlement de la circulation aérienne (Annexe C), désirerait que, pour la distance à laquelles un aéronef doit se tenir par rapport à un autre, on fixât 200 mètres au lieu de 100 mètres.

M. Surcouf (France) rappelle que les techniciens réunis soit dans la quatrième Commission, soit dans la Sous-Commission technique, se sont prononcés pour cette distance après de longues explications auxquelles a participé M. le Commandant Clément de Saint-Marc. Il ne paraît pas possible de revenir sur cette décision mûrement arrêtée.

M. le Général Eichholtz appuie la déclaration de M. Surcouf. Il explique que, d'ailleurs, la distance de 100 mètres est une distance minima et qu'en fait, par le jeu des évolutions, c'est plutôt de 200 mètres que les appareils seront éloignés les uns des autres,

M. le Baron Guillaume se borne à demander l'insertion de sa suggestion dans le procès-verbal.

VŒUX.

S. Exc. M. Tittoni fait savoir que la Délégation italienne a décidé de transformer en vœu la proposition qu'elle a précédemment formulée au sujet des signaux sanitaires.

Les vœux 1° et 2° sont approuvés sans observation.

Le vœu 3°, sur l'observation de M. le Commandant Dessens (France) est complété par la mention des communications radiotélégraphiques des aéronefs entre eux.

A propos du vœu 4°, le Président rappelle qu'aucune Commission n'a eu à se prononcer à son sujet.

Une proposition avait été rédigée par la Délégation française en vue de la création d'un Bureau international de la navigation aérienne (voir Annexe I). Elle a été imprimée et distribuée.

Mais, après réflexion, il a paru que cette question n'étant pas à l'ordre du jour de la Conférence, les Délégations seraient sans doute dépourvues d'instructions pour la trancher. La Délégation française a cru dès lors devoir se borner à suggérer aux Gouvernements l'étude du point de savoir si le bureau ne présentait pas une certaine utilité et quelle attribution il conviendrait de lui attribuer.

Un cinquième vœu présenté par les Délégations d'Allemagne et d'Italie a été soumis à part à la Conférence : il concerne les précautions à recommander vis-à-vis des ascensions d'ordre scientifique (voir Annexe II, 1°).

S. Exc. M. Titioni appuie ce vœu qui tend à sauvegarder les résultats de ces expériences qui intéressent le progrès de la science et au sujet desquelles M. Paul Fauchille appelait lui-même l'attention du Gouvernement dans la récente session de l'Institut de droit international. Il est incontestable que l'aéronautique prêtera une aide précieuse dans le même ordre d'investigation.

M. Lewald (Allemagne) fait à ce sujet la déclaration suivante :

« Au nom de ma Délégation, je me permettrai d'ajouter quelques mots au discours dont S. E. M. l'Ambassadeur d'Italie a eu la bonté d'accompagner la proposition des Délégations italienne et allemande. Dans le courant des dix dernières années, l'aérostation scientifique, dont le but consiste à révéler les lois physiques de l'atmosphère, a gagné une importance extraordinaire. Les principaux moyens dont elle se sert dans ses travaux sont les ballons montés et non montés. Plusieurs États ont créé des instituts scientifiques qui sont exclusivement chargés d'études de cette nature. A côté de ces établissements d'État, des associations internationales scientifiques, sous des patronages officiels, se sont formées, qui, en organisant des ascensions simultanées sur de nombreux points du globe, ont étendu leurs études à un espace énorme. Les instruments et appareils dont on se sert deviennent de plus en plus délicats et en même temps de plus en plus coûteux.

« Je voudrais attirer l'attention de la Conférence sur une catégorie d'appareils des plus simples mais qui méritent un intérêt particulier en ce qui concerne l'application des formalités douanières. Ce sont des récipients susceptibles d'être hermétiquement fermés. On y recueille des spécimens d'air à différentes altitudes, tout comme dans l'océanographie on prend des spécimens d'eau à des profondeurs différentes. Après l'atterrissage du ballon, ces spécimens sont examinés au point de vue de la composition de l'air, de sa densité, etc. Il est arrivé, quelquefois, que ces récipients ont été ouverts par les agents de la douane qui y soupçonnaient la présence d'un article de contrebande. Il est à désirer que cela soit évité à l'avenir. Car, au moment où l'on ouvre la boîte, l'air s'échappe immédiatement et le but scientifique qu'on poursuivait est manqué.

« A ces investigations atmosphériques se joignent des études biologiques destinées à élucider la question importante de l'influence exercée sur l'organisme animal par la pression de l'air.

« Il nous paraît extrêmement important que les autorités de tous les États soient informées de la nature et de l'utilité des études en question et qu'elles soient invitées à tenir compte, dans la mesure la plus large, des désirs qui leur seraient exprimés par les savants aéronautes en ce qui concerne l'application des règlements douaniers.

« Un intérêt non moins grand s'attache aux ballons-sonde qui, munis d'appareils enregistreurs automatiques, se sont déjà élevés jusqu'à une altitude de 25,000 mètres et nous ont permis de nous faire une idée des conditions atmosphériques qui y règnent. Les renseignements obtenus à l'aide de ces ballons non montés ont complètement révolutionné les théories scientifiques sur la nature des vents alizés, moussons et autres vents uniformes.

« Nous croyons que la Conférence aurait bien mérité de la science si elle recommandait aux Gouvernements d'accorder, à l'avenir comme par le passé, leur bienveillante attention à ces entreprises. »

M. le Baron Berget se rallie entièrement, au nom de S. A. le Prince de Monaco, à cette déclaration.

M. le Général Eichholtz déclare que le vœu des Délégations italienne et allemande va au-devant du désir général. Il tient cependant à indiquer une légère réserve en ce qui touche les appareils cinématographiques.

M. Delanney fait observer qu'il est toujours de tradition, dans toute les administrations douanières, de prêter son appui aux expériences scientifiques. Encore faut-il que ces administrations soient averties en temps utile de ces expériences, de leur but et des garanties qu'elles présentent. L'agent des douanes qui, à défaut d'un avis préalable donné à son administration, est amené à ouvrir des boîtes contre le gré de personnalités qu'il ne connaît pas, ne peut être rendu responsable des inconvénients qui en résultent.

Un sixième vœu a pour but de faciliter et de garantir la transmission par le public à l'autorité de police la plus proche et avec la précaution désirable des appareils

scientifiques portés par des ballons enregistreurs ou des cerfs-volants (voir annexe II, 2°).

Les vœux 5° et 6° sont adoptés.

S. Exc. M. Tittoni déclare que le vœu relatif aux signaux sanitaires (voir Annexe III) sera rédigé ultérieurement et présenté à la prochaine réunion de la Conférence. Il constituera le vœu 7°.

M. Lardy rappelle que la Conférence a adopté un vœu tendant à faire appliquer sur l'aéroplane la marque d'identification. Ce sera donc un huitième vœu.

Le Président propose à la Conférence d'accepter de laisser à la Commission de rédaction le soin de coordonner ces différents vœux et de les présenter dans un ordre logique.

PROTOCOLE DE CLÔTURE.

En ce qui concerne la forme à donner au protocole lui-même, le Président soumet à la Conférence le texte de la formule placée en tête du document distribué aux Délégués.

M. Lardy fait à ce sujet la proposition suivante : supprimer dans l'avant-dernier paragraphe du préambule les mots « de manière qu'avant le . . . ils fassent connaître s'ils entendent lui donner leur approbation. A l'expiration de ce délai, il appartiendra au Président de la République française d'indiquer la date à laquelle il sera procédé à la signature. »

Le premier Délégué de la Suisse, pour motiver cette proposition, expose que la Convention projetée vise une longue série de dispositions de droit des gens, de commerce, de douane, de police, complètement nouvelles. Elle soulève au point de vue administratif, technique ou militaire, de nombreuses questions intéressant les Gouvernements, les constructeurs et les aéronautes. Elle nécessitera l'élaboration de lois et de règlements dans un domaine où il n'existe pas de précédents. Il semble donc opportun et même indispensable de laisser aux divers Gouvernements le temps d'apprécier sous tous ses aspects l'œuvre de la Conférence, au lieu de leur imposer l'obligation d'accepter à bref délai un texte arrêté *ne varietur*.

S. Exc. M. Tittoni estime qu'il y a lieu de s'expliquer clairement sur ce point.

La proposition de M. Lardy tendrait en réalité à annuler l'œuvre efficace de la Conférence. Elle constitue, suivant l'expression familière, « un enterrement de la Conférence, il est vrai avec fleurs et couronnes ». Chacun sait, en effet, que les négociations ouvertes entre États dans le but de se concerter sur un programme aussi important que celui d'une Conférence internationale ne peuvent aboutir à des résultats pratiques.

Si l'on s'en tenait à la formule réduite de M. le Ministre de Suisse on connaîtrait par cela même que cette Conférence s'est bornée à faire une étude de la question de la navigation aérienne internationale et qu'une seconde réunion est nécessaire pour la régler. Or cela ne correspond nullement au but que les Gouvernements représentés avaient en vue et vers lequel ont tendu les efforts de leurs délégués.

M. Kriege se rallie entièrement à la manière de voir exprimée par M. l'Ambassadeur d'Italie.

M. Cort van der Linden (Pays-Bas) et M. le Baron Berget (Monaco) appuient également ces déclarations.

M. le Général Eichholtz fait connaître que la Délégation de Russie se réserve le droit de discuter ultérieurement le texte de deux articles du projet qui ne cadrent pas absolument avec les principes dont elle s'inspire. Mais elle donne son approbation à l'ensemble du protocole.

M. le Comte Nemes de Hidveg propose de reporter cette discussion jusqu'au moment où la Conférence sera saisie du texte des articles 19 et 20; car on pourrait être amené à modifier son vote d'après la discussion qui interviendra en ce qui concerne ces articles.

M. Lardy (Suisse) trouve fort naturelle la suggestion du premier Délégué d'Autriche-Hongrie, et accepte volontiers l'ajournement du vote jusqu'au moment où la Conférence aura statué sur l'ensemble du texte du projet de Convention. Il croit toutefois devoir répondre immédiatement à l'observation faite par S. Exc. M. l'Ambassadeur d'Italie que la proposition suisse doit être considérée comme l'enterrement de la Conférence. Le Gouvernement fédéral est d'avis que les questions traitées sont nouvelles. Le droit international procède en général du droit public des divers États et intervient le plus souvent pour atténuer et concilier leurs lois En matière de navigation aérienne, laplupart des pays représentés à la Conférence n'ont ni législation, ni même réglementation intérieures. On est en présence des questions les plus variées; les unes sont de nature juridique et fort complexes; les autres sont de nature militaire, d'autres peuvent obliger les États à modifier leur droit privé; d'autres les obligent à prendre des sanctions pénales ou administratives. Le projet de Convention peut avoir une grande influence en matière douanière et les recettes douanières des États représentés à la Conférence s'élèvent à une somme annuelle de près de deux milliards; il y a aussi des questions de police, de surveillance administrative; il y a enfin les intérêts des constructeurs et ceux des aéronautes. Sur tous ces points, ou sur beaucoup d'entre eux, il est difficile de se rendre clairement compte de toutes les conséquences, de toutes les répercussions des décisions consignées dans le projet de Convention. Le Gouvernement fédéral et ses Délégués ne croient vraiment pas manquer de respect à la Conférence en supposant que celle-ci ne se sent pas infaillible. Ils ne croient pas remplir le rôle de « fossoyeurs » en demandant que les Gouvernements ne soient pas obligés d'accepter en bloc, à brève échéance, un texte à prendre

ou à laisser, et en suggérant au contraire une procédure qui a été suivie cet hiver même à Paris dans les Conférences de la saccharine, des publications obscènes et précédemment de la traite des blanches, domaines moins nouveaux et moins inconnus que la navigation aérienne et pour lesquels on s'est borné à soumettre des projets de convention à l'appréciation des Gouvernements, sans restreindre leur liberté d'examen.

Le Président estime qu'après la proposition qui vient d'être faite par M. le premier Délégué d'Autriche-Hongrie, il n'y a pas lieu pour lui de répondre pour le moment à la thèse présentée par M. Lardy. Il se borne à faire remarquer à celui-ci que si les Délégations et, parmi elles, la Délégation suisse, ont dépensé leur ardeur pour rechercher, non sans peine, un terrain d'entente sur bien des points délicats, c'est qu'elles avaient l'espoir de travailler à l'édification d'une œuvre précise et déterminée. Ce serait faire bon marché de tant de labeur que de se séparer sans fixer les résultats acquis dans un texte à soumettre aux Gouvernements représentés.

L'ajournement paraissant désiré par les membres de la Conférence, il propose de remettre la suite des délibérations à mercredi prochain 29 juin, à 10 heures du matin.

Cette proposition est adoptée.

La séance est levée à midi et demi.

Les Secrétaires :

Harismendy,

Jarousse de Sillac,

Rey.

Le Président,

L. Renault.

ANNEXES.

I

CONFÉRENCE INTERNATIONALE
DE
NAVIGATION AÉRIENNE.

PROPOSITION DE LA DÉLÉGATION FRANÇAISE

pour la création d'un Bureau international de Navigation aérienne.

Le développement qu'ont pris au XIXe siècle les relations entre les peuples, grâce aux moyens de communication résultant des découvertes modernes, a montré aux États qu'ils avaient des intérêts communs les rendant solidaires les uns des autres. L'idée de communauté internationale s'est dès lors affirmée par la conclusion, de plus en plus fréquente, de conventions comprenant un très grand nombre de pays. Mais, lorsque des conventions de ce genre ont été passées, il a presque toujours paru nécessaire à leurs signataires de les compléter par la création d'organes permanents, ayant un caractère international : « à des associations embrassant des États répandus sur toute la surface du globe il fallait des points de convergence, des centres de communication ou de rayonnement » (1). C'est ainsi, pour ne citer que les principaux, que des Bureaux internationaux ont été constitués pour servir d'auxiliaires aux administrations de la poste, des télégraphes et des chemins de fer, « merveilleux outillage des communications universelles » (2). La navigation aérienne sera demain un moyen de communiquer plus merveilleux encore. Pourquoi serait-elle soumise à un régime différent? Il y a même des raisons de lui appliquer dès maintenant des règles analogues.

La circulation des aéronefs dans l'espace est désormais devenue l'objet de l'attention des États. Et la Convention qu'à son sujet les Délégués des Puissances, réunis à Paris, s'occupent de rédiger, contiendra sans doute des prescriptions qui nécessiteront, pour être efficaces, la communication de renseignements nombreux entre les intéressés. Il paraît utile que cette communication soit faite par un organe spécial d'un caractère international et que les renseignements soient centralisés en un point

(1) Éd. Descamps, *Les offices internationaux et leur avenir*, p. 5.

(2) Éd. Descamps, *op. cit.*, p. 6.

unique : la centralisation faite dans chaque État en un lieu déterminé ne présenterait pas les mêmes garanties de simplicité et de régularité (1).

Les aéronefs devront d'abord, dans chaque pays, être immatriculés sur un registre, et, pour qu'on puisse facilement les connaître, il faudra que les différents États échangent entre eux leurs listes nationales. Cet échange sera facilité s'il se fait par l'entremise d'un Bureau international : tout État contractant adresserait au Bureau sa liste que celui-ci notifierait aux autres États signataires.

Aussi grande qu'on puisse la désirer, la liberté de la navigation aérienne ne saurait être absolue; elle souffrira des restrictions, commandées à la fois par l'intérêt des États et par celui de leurs habitants. Ainsi, les États détermineront dans leur territoire des zones au-dessus desquelles on ne pourra circuler et sur lesquelles il sera défendu d'atterrir. D'autre part, les aéronefs, s'ils sont admis au transport des marchandises, ne pourront en charger de toute nature; la nécessité de la sûreté publique et les exigences fiscales feront qu'on établira des listes d'objets interdits. Enfin, les appareils seront assujettis à des essais et les pilotes soumis à des examens dont les conditions varieront pour les détails dans chaque pays. Ici encore un échange de renseignements s'imposera entre les nations, et celui-ci sera beaucoup simplifié s'il est l'œuvre d'un Office central.

Mais, si la circulation aérienne doit être soumise à des limitations dans un intérêt général, il est non moins nécessaire qu'elle soit elle-même protégée. Certains objets et certains endroits dont la connaissance importe aux aéronautes devront être signalés d'une manière particulière : des cartes aéronautiques pourront à cette fin être dressées. Des dispositions spéciales seront prises aussi dans chaque pays en ce qui concerne l'atterrissage des aéronefs, et des mesures de sauvegarde seront édictées à leur égard. A ces nouveaux points de vue il sera de même désirable de connaître les prescriptions en vigueur dans les divers États. Un Bureau international semble désigné pour leur donner cette publicité.

La centralisation par un organisme unique des lois et règlements de chaque pays relatifs à la navigation aérienne est encore utile à d'autres égards. Elle aidera puissamment à l'unification législative et réglementaire. Car, sans attaches avec un État déterminé, un Bureau international aura toute liberté de signaler les divergences fâcheuses qui peuvent exister entre les règles appliquées dans les différents États. Il devra, d'une manière générale, étudier toutes les questions législatives, administratives et techniques intéressant la circulation aérienne et, de la sorte, il pourra préparer les travaux des Conférences diplomatiques que nécessitera le développement de l'aéronautique.

L'Office, réunissant et coordonnant les renseignements de toute espèce concernant la navigation aérienne, sera à même de les communiquer non seulement aux

---

(1) En effet, avec des Bureaux nationaux, chaque État devrait notifier les renseignements en autant d'exemplaires qu'il y a d'États contractants; il serait à craindre que des communications aussi compliquées ne se fassent pas sans quelque irrégularité.

États, mais encore aux simples particuliers intéressés. Il lui faudra également publier un Bulletin, contenant une partie législative et administrative et une partie technique.

Telles sont les attributions qu'il convient de donner au Bureau.

Agent d'étude, d'information et de transmission, il ne saurait être ni un organe de surveillance pour l'application de la Convention, ni un tribunal chargé de trancher, même par voie arbitrale, les difficultés que celle-ci peut soulever ou qui peuvent naître entre les sujets des parties contractantes. Les États, en effet, sont, avec raison, jaloux de leur indépendance; « ils doivent se réserver de veiller par eux-mêmes et par les moyens diplomatiques ordinaires à l'exécution de la Convention, ils ne doivent pas se décharger de ce soin sur une autorité qui se superposerait en quelque sorte à eux pour l'objet dont il s'agit : ce serait une *abdication de souveraineté* (1) ».

C'est conformément à ces idées, et en s'inspirant d'ailleurs des précédents fournis par les Bureaux déjà créés, que la Délégation française croit devoir soumettre à la Conférence internationale de Navigation aérienne, tout au moins à titre de vœu, la proposition suivante :

PROPOSITION.

La Conférence émet le vœu qu'il soit établi par les États un Bureau international de Navigation aérienne, dont les attributions seraient notamment les suivantes :

1° Recevoir les communications de chacun des États contractants relatives à la navigation aérienne et les notifier aux autres États signataires (listes d'immatriculation des aéronefs, zones interdites ou dangereuses, points du territoire fixés pour l'accomplissement des formalités douanières, cartes aéronautiques, etc.);

2° Rassembler, traduire (sans responsabilité), coordonner et publier les renseignements de toute nature, spécialement les lois et règlements de chacun des États contractants, qui intéressent la navigation aérienne;

3° Publier un Bulletin mensuel contenant : 1° une partie législative et administrative; 2° une partie technique;

4° Fournir aux intéressés tous les renseignements utiles dont ils pourraient avoir besoin;

5° Étudier les questions législatives, administratives et techniques concernant la navigation aérienne et préparer les travaux des Conférences diplomatiques futures.

---

(1) Louis Renault, *Les Unions internationales*, dans la *Revue générale du droit international public*, t. III, 1896, p. 25.

BUREAUX INTERNATIONAUX PRÉCÉDEMMENT CRÉÉS ET ORGANISÉS.

I

POSTES.

CONVENTION POSTALE UNIVERSELLE, SIGNÉE À BERNE LE 9 OCTOBRE 1874, ART. 15, MODIFIÉE EN DERNIER LIEU PAR LA CONVENTION DE ROME DU 26 MAI 1906, ART. 22.

Bureau chargé de réunir, de coordonner, de publier et de distribuer les renseignements de toute nature qui intéressent le service international des postes; d'émettre, à la demande des parties en cause, un avis sur les questions litigieuses; d'instruire les demandes en modification des actes du Congrès; de notifier les changements adoptés, et, en général, de procéder aux études et aux travaux dont il serait saisi dans l'intérêt de l'union postale.

Siège à Berne.

Il publie : 1° L'*Union postale*, organe mensuel en trois langues, français, anglais et allemand;

2° Une *statistique générale du service postal*, annuelle.

Voir Règlement d'exécution de la Convention, art. XXXIX et suivants.

II

POIDS ET MESURES.

CONVENTION POUR ASSURER L'UNIFICATION INTERNATIONALE ET LE PERFECTIONNEMENT DU SYSTÈME MÉTRIQUE SIGNÉE À PARIS LE 20 MAI 1875, ART. 1er ET SUIV.

Bureau chargé de comparer et de vérifier les nouveaux prototypes du mètre et du kilogramme, de conserver les prototypes internationaux, etc.

Siège à Paris.

III

TÉLÉGRAPHIE.

CONVENTION TÉLÉGRAPHIQUE INTERNATIONALE, SIGNÉE À SAINT-PETERSBOURG LE 10/22 JUILLET 1875, ART. 14.

Bureau chargé de réunir, de coordonner et de publier les renseignements de toute nature relatifs à la télégraphie internationale, d'instruire les demandes de modification aux tarifs et au règleglement de service, de faire promulguer les changements adoptés et, en général, de procéder à

toutes les études et d'exécuter tous les travaux dont il serait saisi dans l'intérêt de la télégraphie internationale.

Siège à Berne.

Le Bureau sert de lien entre les administrations. — Voir Règlement de service international annexé à la Convention, art. LXXVII et suiv.

Il publie : 1° Le *Journal télégraphique*, en français, son organe officiel, qui donne des renseignements statistiques, des études et nouvelles intéressant la télégraphie internationale;

2° Une *statistique générale* annuelle et tient à jour une carte des relations télégraphiques.

IV

PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE.

CONVENTION POUR LA PROTECTION DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE, SIGNÉE À PARIS LE 20 MARS 1883, ART. 13.

Bureau chargé par l'article 6 du protocole de clôture de centraliser les renseignements de toute nature relatifs à la protection de la propriété industrielle et de les réunir en une statistique générale qui sera distribuée à toutes les administrations; de procéder aux études d'utilité commune intéressant l'Union et de rédiger, à l'aide des documents qui seront mis à sa disposition par les diverses administrations, une feuille périodique, en langue française, sur les questions concernant l'objet de l'Union.

Le Bureau devra se tenir en tout temps à la disposition des membres de l'Union pour leur fournir, sur les questions relatives au service international de la propriété industrielle, les renseignements spéciaux dont ils pourraient avoir besoin. Les travaux des conférences ultérieures seront préparés avec le concours du Bureau.

Siège à Berne.

Il publie un bulletin mensuel en français : *La propriété industrielle.*

V

PROPRIÉTÉ LITTÉRAIRE ET ARTISTIQUE.

CONVENTION CONCERNANT LA CRÉATION D'UNE UNION INTERNATIONALE POUR LA PROTECTION DES ŒUVRES LITTÉRAIRES ET ARTISTIQUES, SIGNÉE À BERNE LE 9 SEPTEMBRE 1886, ART. 16.

Bureau chargé par l'article 5 du protocole de clôture de centraliser les renseignements de toute nature relatifs à la protection des droits des auteurs sur leurs œuvres littéraires et artistiques; de les coordonner et de les publier; de procéder aux études d'utilité commune intéressant l'Union et de rédiger, à l'aide des documents qui seront mis à sa disposition par les diverses administrations, une feuille périodique, en langue française, sur les questions concernant l'objet de l'Union. Les États de l'Union peuvent autoriser une édition de la feuille périodique en d'autres langues si cela est nécessaire.

Le Bureau devra se tenir en tout temps à la disposition des membres de l'Union pour leur fournir, sur les questions relatives à la protection des œuvres littéraires et artistiques, les renseignements spéciaux dont ils pourraient avoir besoin. Les travaux des conférences ultérieures seront préparés avec le concours du Bureau.

Siège à Berne.

Il publie un bulletin mensuel en français : le *Droit d'auteur.*

VI

GÉODÉSIE.

CONVENTION POUR L'ÉTABLISSEMENT D'UNE ASSOCIATION GÉODÉSIQUE INTERNATIONALE ET RÈGLEMENTS ANNEXES, OCTOBRE 1886.

Bureau international chargé d'exécuter les travaux et de conduire les négociations nécessaires afin d'obtenir l'uniformité voulue pour les mesures géodésiques et astronomiques. Obligation pour le Bureau de se tenir au courant de toutes les publications sur la géodésie et de suivre les progrès théoriques de cette science.

Siège à Berlin.

VII

TRAITE DES NOIRS.

ACTE SIGNÉ À BRUXELLES LE 2 JUILLET 1890, ARTICLES 27, 74 ET SUIVANTS, 81 ET SUIVANTS.

Bureau à *Zanzibar*, chargé de centraliser tous les documents et renseignements qui seraient de nature à faciliter la répression de la traite dans la zone maritime.

Bureau à *Bruxelles*, chargé de centraliser, publier et communiquer aux Gouvernements les textes de lois et règlements d'administration existants ou édictés par application des clauses de l'Acte, les renseignements statistiques concernant la traite, les esclaves arrêtés et libérés, le trafic des armes, des munitions et des alcools.

Publication périodique annuelle : *Livre gris*, publié en Belgique.

VIII

TARIFS DOUANIERS.

CONVENTION CONCERNANT LA CRÉATION D'UNE UNION INTERNATIONALE POUR LA PUBLICATION DES TARIFS DOUANIERS, SIGNÉE À BRUXELLES LE 5 JUILLET 1890, ART. 3.

Bureau international chargé de la traduction et de la publication des tarifs douaniers des divers États ainsi que des dispositions législatives ou administratives qui y apporteront des modifications.

Siège à Bruxelles.

Il publie un *Bulletin international des douanes* dans les langues commerciales les plus usitées (allemand, anglais, espagnol, français, italien).

IX

CHEMINS DE FER.

CONVENTION SUR LE TRANSPORT INTERNATIONAL DES MARCHANDISES PAR CHEMINS DE FER, SIGNÉE À BERNE LE 14 OCTOBRE 1890, ART. 57.

Office central chargé :

1° De recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacune des administrations des chemins de fer intéressées et de les notifier aux autres États et administrations;

2° De recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux;

3° De prononcer, à la demande des parties, des sentences sur les litiges qui pourraient s'élever entre les chemins de fer;

4° D'instruire les demandes en modification de la Convention et, en tous cas, quand il y aura lieu, de proposer aux divers États la réunion d'une nouvelle Conférence;

5° De faciliter, entre les diverses administrations, les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance, et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des chemins de fer entre eux.

L'Office central est encore chargé (art. 58) de recevoir les notifications des États concernant l'inscription ou la radiation d'un chemin de fer sur la liste des chemins de fer qui font partie de l'Union.

Un règlement annexé à la Convention concerne l'institution et le fonctionnement de l'Office.

Siège à Berne.

L'Office publie un *Bulletin des transports internationaux* des chemins de fer en deux langues : français et allemand.

X

SUCRES.

CONVENTION INTERNATIONALE RELATIVE AU RÉGIME DES SUCRES, SIGNÉE À BRUXELLES LE 5 MARS 1902, ART. 7.

Bureau chargé de rassembler, de traduire, de coordonner et de publier les renseignements de toute nature qui se rapportent à la législation et à la statistique des sucres, non seulement dans les États contractants, mais également dans les autres États.

Siège à Bruxelles.

XI

SANTÉ ET HYGIÈNE PUBLIQUE.

CONVENTION SANITAIRE INTERNATIONALE, SIGNÉE À PARIS LE 3 DÉCEMBRE 1903, ARTICLE 181 ET ANNEXE III; ARRANGEMENT INTERNATIONAL DE ROME DU 9 DÉCEMBRE 1907, ARTICLES 1er ET SUIVANTS, ET ANNEXE.

L'Office a pour objet principal de recueillir et de porter à la connaissance des États participants les faits et documents d'un caractère général qui intéressent la santé publique, et spécialement en ce qui concerne les maladies infectieuses, notamment le choléra, la peste et la fièvre jaune, ainsi que les mesures prises pour combattre ces maladies. Il reçoit l'indication des mesures édictées par les Gouvernements en vue d'assurer l'application des conventions sanitaires internationales et suggère les modifications qu'il pourrait être avantageux d'apporter aux dispositions de ces conventions.

Siège à Paris.

Il publie un bulletin mensuel : *Bulletin de l'Office international d'hygiène publique*, en français, qui comprend :

1° Lois et règlements généraux ou locaux promulgués dans les différents pays concernant les maladies transmissibles;

2° Renseignements concernant la marche des maladies infectieuses,

3° Renseignements concernant les travaux effectués et les mesures prises pour l'assainissement;

4° Statistique intéressant la santé publique;

5° Bibliographie.

XII

AGRICULTURE.

CONVENTION CONCERNANT LA CRÉATION D'UN INSTITUT INTERNATIONAL PERMANENT D'AGRICULTURE, SIGNÉE À ROME LE 7 JUIN 1905, ART. 1er ET SUIVANTS.

Bureau chargé de concentrer, étudier et publier dans le plus bref délai possible les renseignements statistiques, techniques ou économiques concernant la culture, les productions, tant animales que végétales, le commerce des produits agricoles et les prix pratiqués sur les différents marchés; de communiquer aux intéressés, dans les mêmes conditions de rapidité, tous les renseignements dont il vient d'être parlé; d'indiquer les salaires de la main-d'œuvre rurale; de faire connaître les nouvelles maladies des végétaux qui viendraient à paraître sur un point quelconque du globe, avec l'indication des territoires atteints, la marche de la maladie et, s'il est possible, les remèdes efficaces pour les combattre; d'étudier les questions concernant la coopération, l'assurance et le crédit agricole, sous toutes leurs formes, rassembler et publier les informations qui pourraient être utiles dans les différents pays à l'organisation d'œuvres de coopération, d'assurance et de crédit agricoles; de présenter, s'il y a lieu, à l'approbation des Gouvernements des mesures pour la protection des intérêts communs aux agriculteurs et pour l'amélioration de leurs conditions après s'être préalablement entouré de tous les moyens d'information nécessaires tels que vœux exprimés par les congrès internationaux ou autres congrès agricoles et de sciences appliquées à l'agriculture, sociétés agricoles, académies, corps savants, etc.

Siège à Rome.

XIII

RADIOTÉLÉGRAPHIE.

CONVENTION RADIOTÉLÉGRAPHIQUE INTERNATIONALE SIGNÉE À BERLIN LE 3 NOVEMBRE 1906, ART. 13.

Bureau international chargé de réunir, de coordonner et de publier les renseignements de toute nature relatifs à la radiotélégraphie, d'instruire les demandes de modification à la convention et au règlement, de faire promulguer les changements adoptés et, en général, de procéder à tous travaux administratifs dont il serait saisi dans l'intérêt de la radiotélégraphie internationale.

Siège à Berne, annexé au bureau de l'Union télégraphique.

Voir Règlement de service annexé, art. XXXVII et XXXVIII

II

VOEUX

PRÉSENTÉS

PAR LES DÉLÉGATIONS D'ALLEMAGNE ET D'ITALIE

AU SUJET

DES ASCENSIONS SCIENTIFIQUES ET DES BALLONS-SONDE.

Les Délégations d'Allemagne et d'Italie ont l'honneur de proposer à la Conférence d'émettre les vœux suivants :

1° Que toutes facilités et toute protection possibles soient accordées à la navigation aérienne entreprise dans un but scientifique sous un patronage officiel. Il est notamment désirable que les autorités douanières et de police observent les plus grandes précautions possibles;

2° Que les Gouvernements engagent les populations à transmettre, en usant de toutes les précautions requises, à l'autorité de police la plus proche les appareils scientifiques qui, portés par des ballons enregistreurs ou des cerfs-volants, descendent sur leur territoire, et que ces Gouvernements ordonnent à leurs autorités de ne soumettre lesdits appareils à aucune formalité douanière et de les retourner sans délai à l'expéditeur.

III

PROPOSITION

DE LA DÉLÉGATION D'ITALIE

AU SUJET

DE L'ADDITION DE SIGNAUX SANITAIRES AUX SIGNAUX PRÉVUS

DANS LE PROJET DE RÈGLEMENT

DE LA CIRCULATION AÉRIENNE.

La Délégation italienne attire l'attention de la Conférence sur l'opportunité qu'il y aurait d'établir des signaux sanitaires spéciaux, *internationaux*, tant de l'aéronef à la terre que de la terre à l'aéronef.

On comprend facilement la nécessité qu'il y aurait, dans l'intérêt des habitants du pays sous-jacent, d'empêcher l'atterrissage d'un aéronef provenant d'un pays contaminé ou ayant à son bord des personnes atteintes d'une maladie contagieuse.

Il est également facile à comprendre qu'il est de l'intérêt de l'aéronef lui-même de ne pas descendre dans un pays contaminé.

L'utilité des signaux sanitaires a été, d'ailleurs, reconnue dans le projet présenté par M. Fauchille à l'Institut de droit international en 1902 (art. 12).

A la proposition d'adopter des signaux sanitaires internationaux, on a fait les deux objections suivantes :

A. — Les signaux sanitaires pourraient être remplacés par des signaux de *détresse*, déjà prévus dans le règlement élaboré par la quatrième Commission.

B. — Dans l'état actuel de l'aéronautique, ces signaux ne paraissent pas utiles, car actuellement les aéronefs ne peuvent pas se maintenir dans l'air au delà de trente-six heures.

Au sujet de la première de ces objections, la Délégation italienne a l'honneur de faire remarquer que :

1° Les signaux de détresse constituent une *faculté* et non pas une *obligation*, tandis que les signaux sanitaires devraient être *obligatoires ;*

2° Les signaux de détresse n'ont lieu que de l'aéronef à la terre, tandis que les signaux sanitaires pourraient être effectués également de la terre à l'aéronef;

3° Les mesures urgentes à adopter pour les cas de détresse ne coïncident pas toujours avec celles d'un caractère également urgent, à prendre pour empêcher la propagation d'une maladie.

Quant à la seconde objection, la Délégation italienne a l'honneur de faire remarquer que :

1° La Convention projetée statuera non seulement pour le présent mais aussi pour *l'avenir;* et l'on ne saurait nier que bientôt les aéronefs pourront rester dans l'atmosphère pendant un temps beaucoup plus long qu'aujourd'hui;

2° Les signaux sanitaires doivent être effectués, aussi bien de la terre aux aéronefs que des aéronefs à la terre; et il est évident que, dans le premier cas, les personnes à bord d'un aéronef, qui ne se trouvent en l'air que pour quelques heures, pourront être préservées d'une maladie épidémique par des signaux faits de terre qui empêcheraient l'aéronef de descendre dans des pays contaminés;

3° Même actuellement, en cas de choléra, par exemple, les États s'informent télégraphiquement des mesures nécessaires à prendre, et, quelques heures après, ils disposent déjà des moyens sanitaires opportuns.

Par ces motifs, la Délégation italienne a l'honneur de proposer à la Conférence l'addition dans le « règlement » ci-dessus mentionné d'un paragraphe 5 relatif aux signaux internationaux de la terre à l'aéronef et de l'aéronef à la terre, dans les termes suivants :

V. SIGNAUX SANITAIRES.

Art. 18.

Lorsqu'un ballon dirigeable porte à son bord des personnes atteintes de maladies épidémiques, ou lorsqu'il provient d'un pays contaminé, il doit faire, avant d'atterrir, les signaux prescrits en cas de détresse à l'article 17, mais en plaçant le pavillon rouge triangulaire au-dessous d'une des boules noires prévues à l'article 15.

Art. 19.

Lorsqu'un ballon dirigeable est sur le point d'atterrir dans une région contaminée, les autorités locales doivent, pour interdire l'atterrissage, faire des signaux spéciaux, qui seront choisis par chaque État et notifiés aux autres États contractants [1].

---

[1] Voir Rapport de la Deuxième Commission, page 19, alinéa 3.

PROCÈS-VERBAUX DES SÉANCES PLÉNIÈRES.

QUATRIÈME SÉANCE.

MERCREDI 29 JUIN 1910.

Présidence de M. RENAULT.

La séance est ouverte à 11 heures.

M. le Contre-Amiral Gamble fait la déclaration suivante :

« Par ordre de son Gouvernement, la Délégation britannique a l'honneur de proposer l'ajournement de la Conférence.

« Cette proposition est faite parce que le Gouvernement britannique estime que la haute importance des questions qui ont été traitées par les Commissions rend nécessaire un examen approfondi par le Gouvernement même, avant que le Projet de Convention soit approuvé. »

Le Président pense que les Membres de la Conférence comprendront que l'examen de questions importantes, qui avait déjà nécessité un ajournement de cinq jours, a pu exiger un ajournement plus long de leurs travaux. Il ne s'agit que d'une suspension des délibérations de la Conférence. Il y a tout lieu d'espérer que, par ce moyen, on arrivera plus facilement et plus sûrement au but que l'on poursuit actuellement, qui est d'aboutir à un résultat effectif. Il propose donc que la Conférence s'ajourne à plusieurs mois. A ce moment, elle reprendra ses travaux au point précis où elle les aura laissés.

Cette proposition est adoptée.

Le Président indique qu'on a proposé de fixer dès maintenant la prochaine réunion à la date du 1er décembre prochain. Il craint qu'une réunion arrêtée dès maintenant à une date fixe présente quelques difficultés à raison des occupations diverses des membres de la Conférence. Il propose, en conséquence, que la Conférence décide de se réunir dans la première quinzaine du mois de décembre en laissant à son Président le soin de fixer la date exacte de la convocation.

Plusieurs membres ayant manifesté le désir de connaître dès maintenant la date exacte de la prochaine réunion, la Conférence décide de se réunir le mardi 29 novembre prochain, à 3 heures de l'après-midi, au Ministère des Affaires Étrangères.

Il est entendu, pour donner satisfaction à la demande de certains membres, que les Gouvernements des États représentés à la Conférence seront avisés officiellement, par les soins du Gouvernement français, de la date de la reprise des travaux de la Conférence.

Le Président rappelle aux membres de la Conférence que, puisque il ne s'agit que d'une suspension de leurs travaux, le règlement intérieur de la Conférence continue à s'appliquer. Il en résulte que tous les travaux auxquels ils ont pris part, discussions en Commissions et en séances plénières, propositions, amendements, rapports, procès-verbaux aussi bien que le texte du projet de Convention et du projet de protocole de clôture qui l'accompagne doivent rester absolument secrets et ne peuvent être divulgués sous aucun prétexte.

M. Lardy, Ministre de Suisse et premier Délégué du Gouvernement fédéral prononce le discours suivant :

Messieurs,

L'Ambassadeur d'Italie, S. Exc. M. Tittoni, vient d'être appelé à Rome et m'a demandé d'être auprès de vous l'interpète de ses vifs regrets de ne pouvoir assister à la séance de clôture provisoire de nos travaux.

Cette absence me vaut le privilège et le plaisir d'exprimer au nom des Délégués étrangers notre gratitude à M. le Président de la République, qui a bien voulu nous autoriser à lui présenter nos respectueux hommages; au Gouvernement français et, en particulier, à LL. EE. le Ministre des Affaires étrangères et Mme Pichon et LL. EE. le Ministre des Travaux publics et Mme Millerand, dont l'hospitalité exquise demeurera gravée dans notre souvenir; aux Autorités municipales de Paris enfin, dont l'accueil à l'Hôtel de Ville a été digne de cette grande cité, qui n'est pas seulement la ville où l'on s'amuse (car la ville où l'on s'amuse n'est ici qu'une sorte d'écume de surface), mais la ville où l'on travaille, où l'on économise, la plus grande cité commerciale et industrielle de la France et l'une des principales du monde, le flambeau intellectuel, littéraire, scientifique, de ce grand et noble Pays de France, que nous sommes heureux de pouvoir remercier de sa réception si courtoise.

A cette gratitude envers les Autorités françaises, nous nous empressons d'ajouter l'expression de notre reconnaissance envers les aéronautes parisiens, dont la science, le dévouement, les efforts incessants vers le progrès de la navigation aériennne, ont fait les dignes continuateurs des Montgolfier et des Charles, et dont l'intrépidité et aussi le martyrologe font l'admiration de leurs collègues du reste de l'Europe.

Je me garderai bien, au moment de la suspension de nos travaux, de faire l'exposé des résultats réalisés jusqu'ici par notre Conférence. Je me bornerai à prononcer un nom qui est sur toutes les lèvres, celui de notre Président, M. Louis Renault, qui avait déjà gagné dans d'autres réunions internationales les titres les plus solides à la haute estime des jurisconsultes et des diplomates du monde entier, et qui s'est vraiment surpassé au cours de la présente Conférence, par sa merveilleuse connaissance des questions de droit intérieur et de droit des gens, par son esprit de conciliation et par l'art admirable avec lequel il sait clarifier les questions, faire comprendre à chacun de nous sa propre pensée et tirer de nos observations ce qu'elles peuvent renfermer d'utile à la solution recherchée en commun. M. Louis Renault a été le président modèle et je vous invite

à vous lever tous en témoignage de notre affection pour sa personne et de notre haute considération pour les services qu'il a rendus à son pays, à la science du droit et à la cause de la bonne entente entre les Nations. (*Longs applaudissements.*)

Il me reste, Messieurs, à exprimer nos meilleurs remercîments au Secrétariat de la Conférence, et notamment à MM. Harismendy, Jarousse de Sillac et Rey, dont vous avez tous apprécié la puissance de travail, la bonne grâce, la plume alerte et habile et la courtoisie empressée. (*Applaudissements.*)

Si le jugement qu'on portera sur notre œuvre est encore incertain, une chose est certaine, c'est que tous nous conserverons de ce travail en commun pendant six semaines le plus agréable souvenir. Nous espérons bien vivement que les liens d'estime et d'affection formés entre nous au cours de cette Conférence ne seront pas éphémères. Je vous souhaite un heureux retour dans vos foyers et garderai pour ma part le plus reconnaissant souvenir du temps passé avec vous tous dans les régions aériennes qu'avait rêvées notre enfance. (*Applaudissements.*)

Le Président déclare qu'il n'avait pas l'intention de faire un discours, mais qu'il ne saurait se dispenser de remercier le Ministre de Suisse des paroles si aimables qu'il a prononcées à son adresse et les Membres de la Conférence de la façon dont ils ont bien voulu s'y associer.

Il avait espéré un résultat plus prompt, mais il demeure convaincu qu'on arrivera à une entente. La période de recueillement qui va s'ouvrir permettra d'examiner avec réflexion les travaux déjà accomplis par la Conférence. Celles des dispositions qui effraient peut-être encore quelques-uns seront alors considérées comme acceptables. L'œuvre des hommes distingués, si sincères et laborieux, qui pendant six semaines ont collaboré avec un entier désintéressement, abandonnant souvent leurs préférences personnelles dans un but de conciliation, sera alors couronnée de succès. Il remercie du fond du cœur les Délégués pour l'accueil qu'ils ont fait aux paroles de M. Lardy et leur souhaite un bon retour dans leurs foyers en attendant le plaisir qu'il éprouvera à les revoir dans quelques mois.

La séance est levée à 11 heures et demie.

Les Secrétaires,

Harismendy.

Jarousse de Sillac.

Rey.

Le Président,

L. Renault.

ANNEXE

A LA QUATRIÈME SÉANCE PLÉNIÈRE DU 29 JUIN 1910.

AMENDEMENT

PROPOSÉ

PAR LA DÉLÉGATION BRITANNIQUE

AUX RÈGLES 1 ET 2

DE LA DEUXIÈME QUESTION SUPPLÉMENTAIRE

DE LA PREMIÈRE COMMISSION.

Règle 1.

Chaque État contractant admettra la circulation des aéronefs des autres États contractants dans les limites et au-dessus de son territoire, sauf les restrictions nécessaires pour garantir sa propre sécurité et celle des personnes et des biens de ses habitants.

Les États contractants s'engagent à prendre toute mesure praticable pour conformer à la disposition de l'alinéa précédent le droit privé de leur pays.

Toutefois, le séjour exigé par la nécessité ne pourra être refusé par un État contractant aux aéronefs d'un autre État contractant.

Règle 2.

Les restrictions ordonnées par un État contractant conformément à la règle 1, premier alinéa, seront appliquées sans aucune inégalité aux aéronefs nationaux et aux aéronefs de chaque autre État contractant.

Cette obligation ne s'étend pas aux mesures qu'un État prendrait pour assurer sa sécurité.

Règle 2 *a*.

Nonobstant les dispositions prévues dans les règles 1 et 2, chaque État contractant se réserve le droit d'interdire la navigation aérienne ou de la régler comme bon lui semblera dans certaines zones d'une étendue raisonnable (1).

(1) Voir : Rapport présenté par M. Hennequin au nom de la Deuxième Commission, page 19, alinéa 4 et page 20, résolution 4.

PREMIÈRE COMMISSION.

(DROIT DES GENS).[1]

RAPPORT

PRÉSENTÉ PAR

M. PAUL FAUCHILLE.

Conformément à ce qui a été décidé par la Conférence[2], la première Commission a été chargée d'étudier les questions suivantes, figurant sous les n^os^ I, II, IV et XV du programme adressé aux Puissances par le Gouvernement français :

1° Question I. Y a-t-il lieu de distinguer des aéronefs publics et des aéronefs privés? Faut-il prévoir plusieurs espèces d'aéronefs publics?

2° Question II. L'aéronef doit-il avoir une nationalité? Quelles règles doit-on suivre pour déterminer cette nationalité?

3° Question IV. L'aéronef doit-il être immatriculé dans son pays d'origine et dans quelles conditions? Convient-il de publier et d'échanger entre États une liste officielle des aéronefs?

4° Question XV. Les règles qui précèdent sont-elles applicables, et dans quelle mesure, aux aéronefs publics? Ne convient-il pas d'indiquer des règles spéciales aux aéronefs publics? Faut-il notamment leur reconnaitre les principes de l'exterritorialité?

---

[1] Cette Commission était composée de MM. Kriege (*Allemagne*), *président;* Herwarth von Bittenfeld (*Allemagne*), comte de Lamezan-Salins et Vassel (*Autriche-Hongrie*), comte Wodzicki (*Autriche*), baron Malcomes (*Hongrie*), baron Guillaume (*Belgique*), Zlataroff (*Bulgarie*), Cold (*Danemark*), Romeo y Rodriguez (*Espagne*), Veillet-Dufrêche, Hennequin, Richard, Deligne, Weiss, Jouguet et Defert (*France*), W. P. Byrne et Mac Donogh (*Grande-Bretagne*), marquis Maestri-Molinari et dal Fabbro (*Italie*), baron Berget (*Monaco*), Cort van der Linden (*Pays-Bas*), dos Santos Bandeira et comte de Leça (*Portugal*), Sturdza (*Roumanie*), Eichholtz et Pogoulaieff (*Russie*), Pavlovitch (*Serbie*), de Klercker (*Suède*), Lardy, Meili et Schaeck (*Suisse*), Moukbil bey (*Turquie*) :

Paul Fauchille (*France*), *rapporteur;* baron de Hahn (*Allemagne*), de Zuylen (*Belgique*), Rey (*France*), *secrétaires.*

[2] Voir Conférence, 1re séance plénière, 18 mai 1910. — Il a été décidé à la première séance plénière de la Conférence qu'on employerait le mot *aéronef* pour désigner tous les appareils de locomotion aérienne (ballons libres, ballons dirigeables, appareils d'aviation).

A ces questions, auxquelles les Puissances ont répondu dans leurs Mémorandums, la Conférence a cru devoir en ajouter deux autres :

La première, qui se rattache aux questions de la nationalité et de l'immatriculation des aéronefs, et qui se trouvait implicitement prévue par les questions III et IV du programme relatives aux conditions dans lesquelles un aéronef peut être pourvu d'un permis de navigation et le pilote muni d'un brevet d'aptitude, est celle de savoir quel État est compétent pour immatriculer l'aéronef, pour accorder le permis de navigation et pour délivrer les brevets d'aptitude.

La seconde question soumise aux travaux de la première Commission est l'examen du principe de l'admission de la navigation aérienne dans les limites ou au-dessus d'un territoire étranger, c'est-à-dire appartenant à un État autre que celui dont relève l'aéronef. Quoique ce problème ne figurât pas expressément à son programme, il a paru à la Conférence qu'elle ne pouvait s'en désintéresser. Elle a estimé qu'il s'y trouvait indirectement compris, puisqu'il s'agissait ici d'une question fondamentale dont dépend l'existence même d'une navigation internationale; au surplus, plusieurs Puissances, spécialement l'Allemagne (chapitre III de son projet de Convention), la Belgique, l'Italie (Ministère des Grâces et de la Justice, Ministère des Travaux publics) et la Russie (question XVI), ont, dans leurs Mémorandums, reconnu en termes formels, sous une forme plus ou moins différente, la nécessité de sa solution.

En réalité, malgré leur diversité, toutes ces questions ont entre elles un lien commun : elles sont d'une nature purement juridique et touchent aux principes mêmes du droit des gens.

Leur étude a donné lieu, dans la première Commission, à un échange de vues qui n'a pas duré moins de six séances (20, 23, 24, 27 et 30 mai et 1er juin 1910). Un Comité d'examen [1] s'est ensuite préoccupé d'établir le texte des résolutions (4, 6 et 13 juin 1910), et celles-ci, présentées à la Commission, ont été votées par elle après une discussion qui s'est prolongée pendant deux séances (9 et 14 juin 1910). Le présent Rapport a pour objet de rendre compte de ces travaux et en même temps de fournir un bref commentaire des dispositions arrêtées

Une observation générale, commune à toutes les questions soumises à la première Commission, doit être faite, toutefois, au début de ce Rapport :

La Convention qu'il s'agit de conclure comprend, sous le nom d'aéronefs, tous les appareils de locomotion a ienne capables d'être montés et susceptibles d'une circulation internationale, c'est-à-dire les ballons libres, les ballons dirigeables et les appareils d'aviation. Mais elle ne comprend que ceux-là. Sont dès lors exclus de ses dispositions les cerfs-volants et les ballons-sonde qui, n'ayant à bord que des appareils enregistreurs à mouvement d'horlogerie, sont destinés à des expériences scientifiques.

---

[1] Le Comité a été composé de M. Kriege (Allemagne), *président;* M. Cold (Danemark), M. Byrne (Grande-Bretagne); M. Cort van der Linden (Pays-Bas); M. Paul Fauchille (France), *rapporteur;* Son Excellence M. Eichholtz (Russie), *expert militaire.* En outre, M. Renault (France), *président de la Conférence,* a pris part aux séances du Comité.

Il en est de même des ballons captifs, montés ou non, qui sont retenus au territoire par un câble.

Question I.

De la distinction des aéronefs privés et des aéronefs publics.

Cette question implique l'examen de deux difficultés :

1° Y a-t-il lieu de distinguer des aéronefs privés et des aéronefs publics?

2° Faut-il prévoir plusieurs espèces d'aéronefs publics?

A. — *Y a-t-il lieu de distinguer des aéronefs privés et des aéronefs publics?*

La Commission, comme du reste les Puissances dans leurs Mémorandums, a été unanime à penser qu'il devait y avoir des aéronefs privés et des aéronefs publics, de même qu'il existe des navires privés et publics. Une pareille distinction est commandée en premier lieu par la nature des choses : l'emploi des aéronefs apparaît utile aussi bien dans un intérêt général que dans un intérêt particulier. Elle résulte, en outre, des nécessités pratiques, car, on le verra plus loin, les aéronefs publics doivent, sous de nombreux rapports, être soumis à un régime différent de celui des aérostats privés.

Sur quelles bases convient-il d'établir la distinction des aéronefs privés et des aéronefs publics? Quel critérium faut-il admettre pour déterminer le caractère public d'un aéronef?

Ici plusieurs systèmes sont possibles, dont on trouve la trace dans les Mémorandums des Puissances. Certains États, comme la France, l'Italie et le Luxembourg, ont proposé de s'attacher à la nature du service auquel l'aéronef est affecté, de sorte qu'un aéronef serait public s'il était préposé à un service de l'État, quand même il appartiendrait à un particulier. D'autres, comme le Danemark, l'Italie (Ministère des Travaux publics) et la Russie, ont estimé qu'il fallait, au contraire, se préoccuper de la qualité du propriétaire : serait un aéronef public celui qui appartient à l'État, même lorsqu'il n'est pas préposé à un service de l'État; le Danemark et la Russie exigent toutefois que l'aéronef soit de plus commandé par un fonctionnaire de l'État.

Au cours de la discussion dans la Commission, une troisième opinion s'est fait jour. La Délégation de Grande-Bretagne a soutenu qu'il n'était pas nécessaire, pour définir l'aéronef public, de rechercher les éléments qui doivent le caractériser, qu'il suffisait de s'en référer à l'usage adopté en matière maritime pour désigner le vaisseau public. Mais la Commission n'a pas cru pouvoir se ranger à cette opinion, estimant qu'en droit international la distinction des navires publics et des navires privés, qui n'est pas elle-même exempte de difficultés, a été réglée d'une manière spéciale par la Convention de La Haye du 18 octobre 1907 sur la transformation des navires de commerce en bâtiments de guerre.

Un membre de la Commission a encore émis l'idée que l'affectation d'un aéronef à un service fait par l'État ne devrait pas forcément attribuer à cet aéronef le caractère public; qu'à cet égard il fallait distinguer suivant la nature du service effectué.

L'aéronef, appartenant à un État ou à un particulier, ne sera public que s'il accomplit un service rentrant dans les attributions *essentielles* de l'État en sa qualité de puissance publique, qui ne peut être exécuté que par un État; il sera privé, quoiqu'appartenant à l'État, si le service auquel celui-ci l'emploie est un simple acte de gestion, c'est-à-dire un acte qui pourrait être accompli par un particulier aussi bien que par l'État : cet aéronef, qui est alors un aéronef privé d'utilité publique, devrait pourtant jouir de certains droits dont ne bénéficierait pas un aéronef privé ordinaire (exemption de saisie).

Les délibérations en Commission, en même temps qu'elles ont ainsi donné lieu à la production de systèmes particuliers, ont permis à plusieurs gouvernements de préciser les opinions qu'ils avaient exposées dans leurs Mémorandums. La Délégation de Russie a expliqué qu'en parlant de navires aériens appartenant à l'État, elle ne s'était pas préoccupée de la question de propriété, mais seulement du pavillon que les navires avaient le droit de porter; celle de Danemark a déclaré que, pour son Gouvernement, l'aéronef appartenant à l'État était en réalité celui affecté au service de l'État.

Dans ces conditions, la première Commission a été unanimement d'avis qu'il fallait exclure des éléments caractéristiques de l'aéronef public celui consistant à dire qu'il doit appartenir à l'État. Un aéronef pourra donc être public, non seulement quand il sera la propriété de l'État, mais encore lorsque celui-ci l'aura seulement loué à un particulier qui en est resté propriétaire. C'est moins la qualité de leur propriétaire que la nature du service auquel ils sont préposés et la responsabilité encourue par l'État à raison de leurs actes qui déterminent le caractère des aéronefs. Et cela est parfaitement juridique : la propriété de l'État n'est pas nécessairement une condition du caractère public, car un État peut être propriétaire de biens qui ne sont pas des choses du domaine public.

La Commission est finalement tombée d'accord pour admettre que la nature publique d'un aéronef doit dépendre uniquement des deux conditions suivantes : *1° L'aéronef doit être affecté au service d'un État. 2° Il doit être commandé par un fonctionnaire, dûment commissionné, de cet État.*

La première de ces conditions lui a paru absolument justifiée : l'intérêt général auquel répond l'idée d'aéronef public a évidemment son expression dans l'utilité que peut présenter cet aéronef. La seconde lui a semblé non moins rationnelle : c'est la présence à bord d'un représentant de l'État qui donne les garanties requises d'un navire aérien public; ce doit être un fonctionnaire au service de l'État et dûment commissionné par les autorités compétentes.

Mais, il convient de l'observer, si, d'après la Commission, les deux éléments indiqués sont suffisants, ils sont aussi nécessaires pour caractériser un aéronef public : leur réunion est essentielle.

On est, dès lors, conduit à cette conséquence qu'on ne saurait considérer comme publics :

1° Un aéronef commandé par un fonctionnaire de l'État mais non affecté au service de celui-ci. C'est, par exemple, le cas d'un aéronef ne se rattachant pas à une administration de l'État que conduirait le pilote d'un aéronef public.

2° Un aéronef affecté à un service de l'État, mais commandé par un individu qui n'est pas un représentant de l'État.

Que faudrait-il décider pour un aéronef qui fait un service public, n'étant pas nécessairement un service d'État, comme le service des postes ou du transport de voyageurs et de marchandises? Trois hypothèses doivent être ici envisagées :

a). Un aéronef privé, en même temps qu'il continue d'accomplir ses fonctions propres, transporte des passagers, des lettres, des dépêches pour le compte de l'État; il s'agit, par exemple, de l'aéronef d'un particulier ou d'une société privée *subventionnés* par l'État pour le service de la poste. L'affectation partielle de l'aéronef à un service de l'État ne fait pas disparaître son caractère privé, car ce qui importe surtout pour qu'un aéronef ait le caractère public, c'est la présence à bord d'un représentant de l'État qui fournit les garanties exigées d'un aéronef public.

b). Un aéronef privé est chargé, en vertu d'une *concession de l'État*, d'accomplir d'une manière exclusive et à son propre compte un service public. C'est notamment l'aéronef d'une société privée concessionnaire du service de la poste ou du transport des voyageurs et des marchandises, dans un pays où ces services peuvent être accomplis par des particuliers. La concession ne constituant pas une délégation par l'État de son autorité, la société ne devient pas par elle un représentant de l'Etat, et l'aéronef ici encore demeure un aéronef privé; il lui manque les deux éléments caractéristiques de l'aéronef public.

c). On doit, au contraire, considérer comme public l'aéronef affecté à des services publics qui ne sont pas nécessairement des services d'État, comme la poste ou le transport des voyageurs et des marchandises, dans les pays où ces services constituent un *monopole de l'État* et sont accomplis par ses propres fonctionnaires. En effet, alors, les deux conditions caractéristiques de l'aéronef public se trouvent réunies : service de l'État et commandement par un fonctionnaire de l'État.

La destination antérieure de l'aéronef et le caractère de son équipage, en dehors du commandant, sont sans importance au point de vue de la nature publique d'un aéronef.

En droit, la forme de l'aéronef est également sans influence à ce point de vue : des ballons sphériques, des ballons dirigeables, des appareils d'aviation peuvent être indifféremment des aéronefs publics et des aéronefs privés. En fait, elle n'est cependant pas dénuée d'intérêt. Le service de l'État qui constitue la mission de l'aéronef public réclamant en général une certaine dirigeabilité de l'appareil, on peut dire que, dans la réalité, les aéronefs publics seront, plus souvent que les aéronefs privés, des ballons dirigeables ou des appareils d'aviation.

Le caractère public d'un aéronef n'est pas indélébile : il peut le perdre si l'un des éléments qui le constituent vient à disparaître.

B. — *Faut-il prévoir plusieurs espèces d'aéronefs publics ?*

Suivant la nature du service qu'ils sont chargés d'accomplir, il y a lieu de distinguer, parmi les aéronefs publics, les aéronefs militaires et les aéronefs de police. Cette distinction est importante à faire, car, on le dira plus tard, les aéronefs militaires et

les aéronefs de police ne sont pas, sur tous les points, traités de la même manière que les aéronefs publics en général.

Aéronefs militaires. — La première Commission comme les Mémorandums des Puissances ont été unanimes à exiger des aéronefs militaires les deux conditions imposées déjà aux aéronefs publics en général, en les envisageant au point de vue militaire : l'affectation à un service militaire et le commandement d'un militaire, dûment commissionné. Et, sous le terme militaire, il faut évidemment entendre tout ce qui se rapporte à l'armée, qu'il s'agisse de l'armée de terre ou de l'armée de mer. Mais, pour qu'un aéronef ait le caractère militaire, ne faut-il pas qu'il se joigne à ces conditions d'autres éléments encore ?

Le Danemark avait demandé que l'équipage tout entier justifiât de la qualité militaire. La première Commission n'a pas admis cette exigence : le commandant ayant seul à bord l'autorité et la responsabilité, c'est de lui uniquement qu'il y a lieu de s'occuper. Un aéronef commandé par un militaire sera en conséquence militaire, quoique possédant un équipage civil.

Elle en a décidé différemment en ce qui touche deux autres conditions que proposait l'Allemagne. Un aéronef ne pourra avoir un caractère militaire que si son commandant est en uniforme et que s'il a à bord un certificat établissant son caractère militaire. Rien n'est plus légitime. L'uniforme est nécessaire pour assurer à l'aéronef militaire, sans donner lieu à des ennuis ou à des difficultés, les immunités auxquelles il peut avoir droit, et le certificat est indispensable pour qu'on sache si le commandant est ou non en service. Que doit contenir exactement le certificat militaire ? Il doit mentionner d'abord que l'aéronef se trouve actuellement au service militaire ; il doit indiquer, en outre, le nom du commandant ; il doit enfin spécifier que le commandant dont le nom est inscrit est bien celui qui a été chargé de commander l'aéronef. Mais — cela va de soi — le certificat n'a pas à faire connaître la *nature* du service militaire du navire : il est des secrets intéressant la défense nationale qu'on ne doit point divulguer. Puisque le certificat doit porter que l'aéronef se trouve au service militaire, on ne saurait considérer comme tel, dans le pays étranger où il a atterri, l'aéronef monté par un commandant militaire, qui est venu dans ce pays pour faire une simple promenade ou par un excès de pouvoir de son chef, malgré la défense que lui avaient faite les autorités de traverser la frontière. L'aéronef ne sera réputé militaire que s'il a été autorisé dans un but militaire à faire le voyage qu'il a effectué ; c'est alors seulement, en effet, qu'il offre des garanties.

Aéronefs de police. — Il y a un certain nombre d'aéronefs publics civils qui peuvent être rapprochés des aéronefs militaires, car, comme ceux-ci, ils représentent la souveraineté de l'État. Ce sont les aéronefs de police. Et on doit prendre ici le mot police dans son sens le plus large, comme synonyme de force exécutoire de l'État. Il est permis de citer en ce sens, à titre énumératif, les aéronefs chargés de la sûreté publique, les aéronefs sanitaires et les aéronefs douaniers. Ces aéronefs seront assujettis aux seules conditions exigées des appareils publics en général ; on ne leur imposera pas, comme aux aéronefs militaires, le port de l'uniforme et un certificat établissant leur caractère. Il peut être, en effet, souvent utile à la police, quand elle recherche des délinquants, de ne point faire apparaître à la vue sa qualité.

Autres aéronefs publics. — La Commission s'est aussi occupée des autres aéronefs publics qui ne rentrent pas dans les deux catégories spéciales, dont nous avons parlé. Il s'agit des aéronefs qui font des voyages scientifiques, dès lors qu'ils sont dirigés par un fonctionnaire de l'Etat dûment commissionné et que leurs voyages ont un caractère officiel. On peut signaler, dans le même ordre d'idées, les aéronefs qui font, au nom de l'État qui se l'est réservé, par suite d'un monopole, un service de poste ou un service de transport.

Par application de ces idées, la première Commission soumet à la Conférence les conclusions suivantes :

Règle 1.

Sont considérés comme aéronefs publics les aéronefs affectés au service d'un État contractant et se trouvant sous les ordres d'un fonctionnaire, dûment commissionné, de cet État.

Règle 2.

Sont considérés comme aéronefs militaires les aéronefs publics se trouvant au service militaire, lorsqu'ils sont placés sous les ordres d'un commandant portant l'uniforme, et qu'ils ont à bord un certificat établissant leur caractère militaire.

Règle 3.

Sont considérés comme aéronefs de police les aéronefs publics se trouvant au service de la police, notamment de la sûreté publique, de la police sanitaire ou douanière.

A. — AÉRONEFS PRIVÉS.

Question II.

De la nationalité des aéronefs.

Cette question soulève un double problème :

1° L'aéronef doit-il avoir une nationalité ?

2° Quelles règles doit-on suivre pour déterminer cette nationalité ?

A. — *L'aéronef doit-il avoir une nationalité ?*

A cet égard on peut imaginer des solutions opposées qui tiennent à la conception même qu'on se fait d'un aéronef. L'une et l'autre ont été soutenues au sein de la Commission.

La Délégation de Suisse et celle des Pays-Bas, assimilant l'aéronef à une automobile, ont estimé qu'il n'y avait pas lieu de lui reconnaître à proprement parler une nationalité. En ce sens elles ont fait remarquer que, pour se garantir contre les dommages ou les dangers qu'un aéronef peut occasionner, il n'est pas besoin d'en savoir la nationalité, mais qu'il suffit de lui attribuer un état civil, un domicile, un endroit où on puisse le trouver. Son identification seule importe. Avec celle-ci, qui résultera des marques apposées sur l'appareil et correspondant à l'immatriculation sur le registre d'un pays déterminé, on aura en effet le moyen de déterminer exactement l'aéronef contre lequel il est nécessaire d'agir; on sera fixé sur son domicile

comme sur le nom et l'adresse de son propriétaire; il n'y a donc à ce sujet aucun avantage à le rattacher à un Etat. Il a été fait observer, en outre, que si l'on donnait une nationalité aux aéronefs comme aux navires il en pourrait résulter de graves inconvénients : 1° La responsabilité de l'État et le droit de protection, qui semblent devoir être un effet de la nationalité, ne sont pas définis, de sorte que l'on ne sait pas quelles en seraient les suites. 2° La solution des conflits de lois et de juridictions pourrait être ainsi préjugée. 3° L'attribution d'une nationalité aux aéronefs pourrait entraîner, en cas de guerre, des conséquences contraires au développement libéral du droit des gens ainsi que des complications dans les rapports entre belligérants et neutres.

C'est une idée toute différente qu'ont défendue dans la Commission les autres États. Pour eux, l'aéronef se rapproche du navire beaucoup plus que de l'automobile ; il constitue une sorte d'entité juridique qui doit avoir une nationalité propre. Telle a été l'opinion émise dans leurs Mémorandums ou au sein de la Commission par l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Bulgarie, le Danemark, la France, l'Italie, le Luxembourg, Monaco et la Russie. La raison d'être de l'opinion de ces Etats est qu'il y a vraiment un intérêt à reconnaître une nationalité aux aéronefs, à les rattacher à un État déterminé. Pour eux, cet intérêt est double au point de vue de la Convention qu'il s'agit de conclure. Il existe, d'abord, à cause de la responsabilité qu'un État peut encourir par le fait des aéronefs : c'est seulement de ceux qui sont ses nationaux qu'un État saurait répondre. Il apparaît, en second lieu, à raison de la protection qui peut être nécessaire à un aéronef à l'étranger : il est de règle, en droit des gens, qu'un État a le droit, en dehors de son territoire, de protéger les personnes et les biens de ses ressortissants.

Ces deux points, qui expliquent la nécessité d'une nationalité pour les navires aériens, ont paru d'une telle importance à la Commission qu'elle a jugé opportun d'indiquer, par une déclaration spéciale, l'interprétation authentique qu'il convient de donner à la notion de nationalité des aéronefs. Cette déclaration est ainsi conçue :

« En proposant qu'un aéronef, pour tomber sous le régime de la Convention, doit avoir une nationalité, la Commission s'est laissé guider par les considérations suivantes :

« 1. La nature même de la navigation aérienne exclut pour les États la possibilité de vérifier, au moment où un aéronef pénètre dans l'espace au-dessus de son territoire, que cet aéronef répond aux conditions indispensables dans l'intérêt de la sécurité générale. Il semble donc que, pour être admis à la circulation internationale, l'aéronef doit être placé sous le contrôle d'un État qui sera responsable envers les autres États de l'exercice consciencieux de ce contrôle. Il va sans dire que la responsabilité de l'État ne s'étend pas aux dommages, causés par la force majeure ou résultant de la faute ou de la négligence des aéronautes seuls.

« 2. La contrepartie des obligations imposées à l'aéronef dans la circulation internationale est les droits qu'on lui reconnaîtra. Pour faire valoir ces droits, l'aéronef peut avoir besoin de la protection d'un État qui, dans les limites tracées par le droit des gens, ait qualité pour intervenir dans son intérêt auprès d'un autre Gouvernement. Ce rôle reviendra, tout naturellement, à celui des États qui sera chargé du contrôle de l'aéronef.

« 3. La responsabilité et le droit de protection, réunis dans les mains d'un seul et même État, constituent entre cet Etat et l'aéronef un lien analogue à celui qui existe entre le navire et l'Etat dont il porte le pavillon et qu'on appelle la nationalité du navire. On pourra, sans inconvénient, se servir du même terme en parlant de la situation de l'aéronef vis-à-vis de l'État qui le contrôle et qui en est responsable.

« 4. La portée de la disposition qui reconnaît à l'aéronef un caractère national se borne à ces deux points : responsabilité et protection. On n'entend pas y rattacher d'autres conséquences. Notamment, la disposition ne préjuge en rien la solution des conflits de lois et de juridictions auxquels la navigation aérienne pourrait donner lieu en matière civile et pénale. »

Un bref commentaire de cette déclaration n'est pas sans utilité.

En parlant d'une responsabilité à la charge d'un État pour les actes d'un aéronef, on n'entend pas dire que l'État devra répondre nécessairement de tous les accidents et de tous les dommages que cet aéronef aura occasionnés. Il est, d'abord, certain que la responsabilité de l'État ne s'étend pas aux accidents et aux dommages causés par un cas de force majeure. Il est, de même, évident que les actes personnels d'un pilote ne peuvent engager que lui-même : s'il a commis une faute, une imprudence ou une négligence, lui seul et son commettant, c'est-à-dire le propriétaire de l'aéronef, seront poursuivis conformément aux règles du droit privé. C'est, dans la réalité, à une situation toute autre que correspond, d'après la Convention, la responsabilité possible de l'État. La Convention, pour assurer la sécurité de la navigation aérienne, prescrira un certain nombre de mesures, qui constitueront autant d'obligations pour les États : par exemple, les navires aériens ne seront admis à circuler qu'après délivrance par les autorités, à la suite d'un examen sérieux, d'un permis de navigation et d'un brevet d'aptitude pour leurs pilotes, et ces certificats seront retirés dès qu'auront disparu les conditions dans lesquelles ils ont été donnés. Ces obligations, qui sont imposées ainsi aux États par la Convention, sont les seules dont l'inaccomplissement doive engager leur responsabilité. Qu'un Etat néglige son devoir de contrôle, il s'exposera donc, d'après un principe établi du droit des gens, à des réclamations de la part de l'État dont les ressortissants auront subi des pertes du fait de cette négligence. Mais cette règle même, il convient de l'observer, doit être comprise avec discernement. On ne présumera pas d'une manière générale que tout accident dû à un aéronef est motivé par une faute ou une négligence de l'État dans la délivrance du permis ou du brevet, dans le contrôle qu'il doit exercer sur ses aéronefs. Il faudra examiner, dans chaque cas, si l'État a vraiment occasionné le dommage. Un État ne sera déclaré fautif, que s'il est établi que les conditions d'examen exigées par lui des aéronefs et des pilotes sont insuffisantes, ou que son contrôle a lieu d'une façon purement fictive. Le seul fait qu'un permis de navigabilité ou un brevet d'aptitude aura été délivré à un aéronef ou à un pilote incapable ne saurait engager la responsabilité de l'État, dès lors que les éléments de l'examen sont en eux-mêmes réellement sérieux.

La responsabilité mise à la charge de l'État est ainsi une garantie des mesures que la Convention lui impose vis-à-vis de ses aéronefs. Elle a une contre-partie qui con-

siste, pour un État, dans le droit de protéger à l'étranger les aéronefs de son pays. Il convient qu'au cours de ses voyages, en cas de contestation, les ballons ou les appareils d'aviation puissent réclamer le concours des agents nationaux. C'est pour cela qu'il faut qu'ils se rattachent à un État déterminé.

Telles sont, au sens de la Convention, les conséquences de l'idée de nationalité. Il en est une autre que la Convention a également prévue. C'est, dans un État, aux seuls aéronefs indigènes que peut être réservé le transport des personnes et des marchandises entre deux points du territoire de cet État.

Mais la portée de la disposition qui reconnaît à l'aéronef un caractère national se limite à ces seuls points. On ne doit pas y rattacher d'autres conséquences. Ainsi, la disposition est sans influence sur la solution des conflits de lois et de juridictions auxquels la navigation aérienne peut donner lieu en matière civile ou pénale. La nationalité des aéronefs n'a pas davantage de conséquence au point de vue des réquisitions dont ceux-ci peuvent être l'objet : la Convention ne porte pas atteinte à l'exercice du droit de requérir, spécialement pour le temps de guerre, les aéronefs étrangers aussi bien que les aéronefs nationaux.

La première Commission, pour toutes ces raisons, en dehors de l'opposition des Pays-Bas et de la Suisse, a été unanime à reconnaître que les aéronefs, pour être régis par la Convention, devaient avoir une nationalité. Mais, s'ils sont ainsi hors de la Convention, les aéronefs sans nationalité ne sont pas toutefois hors la loi. Car il ne ressort pas du principe précédemment posé que les États contractants soient obligés de ne permettre la circulation au-dessus de leur territoire qu'aux aéronefs possédant une nationalité : chaque État a, sous ce rapport, pleine liberté d'édicter, au moyen de sa législation intérieure, les règles exigées par ses intérêts. Il est à supposer, à raison des avantages que présente pour eux la Convention, que les aéronefs, tout au moins ceux destinés à une circulation internationale, s'empresseront d'acquérir une nationalité, même s'ils n'y sont pas forcés par la législation intérieure de l'État au-dessus duquel ils veulent circuler.

B. — *Quelles règles doit-on suivre pour déterminer la nationalité des aéronefs ?*

Pour établir la nationalité d'un aéronef, c'est-à-dire pour déterminer le lien qui le rattache à un État déterminé, on peut envisager, par rapport à cet Etat, soit la situation de l'aéronef lui-même, soit la situation de son propriétaire. Le premier système est celui qu'ont soutenu dans la Commission l'Autriche-Hongrie, les Pays-Bas et la Suisse (en supposant que ces deux pays reconnussent une nationalité aux aéronefs) et qu'on peut appeler le *système du port d'attache*. La seconde théorie, qui considère moins l'aéronef que son propriétaire, s'appuie, suivant les cas, sur la nationalité ou sur le domicile de ce dernier. La Bulgarie, la France, l'Italie (au moins dans son Mémorandum) et le Luxembourg ont admis le système de la nationalité pure et simple du propriétaire. D'après les vues des Gouvernements de l'Allemagne et du Danemark, l'État aurait au contraire le choix entre la nationalité et le domicile. Une troisième combinaison peut encore être imaginée, aux termes de laquelle le domicile du propriétaire serait seulement à envisager. Celle-ci présente en fait une grande ana-

logie avec la théorie du port d'attache. Deux États, la Grande-Bretagne et Monaco, tout en étant d'accord avec les partisans de l'idée de nationalité, paraissent avoir reconnu, pour la détermination de la nationalité, une influence importante à la législation intérieure de chaque pays.

Le *système du port d'attache* consiste à dire qu'un aéronef recevra la nationalité du pays où il a son port d'attache, c'est-à-dire où est située la station d'où il part et où il rentre habituellement lors de ses voyages.

Avec ce système, un État ne possédera donc sur son territoire que des aéronefs de sa nationalité, et comme d'ordinaire ce sont les aéronefs fixés dans un pays qui font le plus de voyages au-dessus de ce pays l'État ne verra voler habituellement au-dessus de son sol que des aéronefs nationaux soumis à son contrôle et engageant sa responsabilité : les seuls aéronefs étrangers qui circuleront dans son atmosphère seront ceux venant en transit d'un autre pays.

Une autre conséquence du système sera que les étrangers établis dans un pays ne pourront y avoir d'autres aéronefs que des aéronefs de la nationalité de ce pays : la nationalité des appareils se trouvera ainsi nécessairement différente de celle de la personne même.

Le principal avantage que voient à ce système ses partisans est qu'un État tiendra sous sa propre surveillance et à sa disposition tous les aéronefs existant sur son territoire, sans qu'à leur sujet puisse jamais intervenir un gouvernement étranger : tous incidents diplomatiques fâcheux seront ainsi évités. En définitive, d'après eux, l'Etat où est le port d'attache d'un aéronef est le plus intéressé à son bon fonctionnement, car c'est là qu'il a son existence, que le plus souvent il circulera et par suite occasionnera des dommages; pourquoi faire intervenir le pays lointain dont ressort par sa nationalité le propriétaire de l'aéronef? Ils ajoutent que de la sorte la vie et les propriétés des habitants du territoire d'un État seront toujours protégées d'une manière efficace. Ils font enfin remarquer que, dans la pratique, le port d'attache, qui a une grande fixité, est bien plus facile à reconnaître que la nationalité ou même le domicile du propriétaire : c'est un fait qui apparaît à tous les yeux.

Contre le système du port d'attache, qui constitue en définitive un critérium nouveau au point de vue du droit des gens, on peut cependant faire valoir un certain nombre d'objections. Si le port d'attache est aisé à distinguer, c'est seulement pour les dirigeables qui demandent des installations considérables, peu commodes à transporter; les appareils d'aviation, au contraire, n'ont besoin que du plus simple des hangars; ils pourront, dans ces conditions, en avoir beaucoup : comment, pour eux, déterminera-t-on le port d'attache? Il se peut qu'on se trouve, dans certains cas, en présence de points d'attache multiples et variables pour un seul propriétaire ou un seul aéronef : on n'a qu'à supposer le cas d'un grand seigneur ayant des aéronefs stationnés dans différents pays ou celui d'un propriétaire qui voyage de pays en pays en produisant son aéronef dans des représentations. Les avantages de la théorie du port d'attache, en ce qui concerne la surveillance, sont-ils, d'autre part, vraiment particuliers à ce système? Il semble bien que, même dans le système de la nationalité et dans celui du domicile, la surveillance de la police puisse avoir aussi à s'exercer. On allègue encore que, grâce à la théorie du port d'attache, on évitera

les incidents diplomatiques avec les États étrangers : en ce faisant, n'oublie-t-on pas que, à moins de supprimer la circulation internationale, que la Convention a précisément pour objet de régler, il y aura toujours des aéronefs étrangers qui passeront en transit au-dessus du territoire ? Il est enfin exagéré de dire que les aéronefs vivent d'ordinaire sur le pays même où ils ont leur point d'attache : le jour, sans doute assez proche, où la navigation aérienne sera devenue une chose pratique, c'est dans l'atmosphère de tous les États que journellement ils circuleront.

Le principe du système qui, pour fixer la nationalité d'un aéronef, s'arrête, non pas au port d'attache de celui-ci, mais à la *situation de son propriétaire*, soit à sa nationalité, soit à son domicile, paraît plus rationnel. En effet, c'est moins en définitive par lui-même que par celui qui le monte, et dont répond le propriétaire, qu'un aéronef affirme sa personnalité : l'appareil n'est qu'un instrument passif entre les mains du pilote, autrement dit du propriétaire aux ordres duquel il se trouve; c'est celui-ci, dans la réalité, qui peut être une cause de dommages et un sujet de protection. Dans ces conditions, n'est-il pas naturel d'envisager le propriétaire pour donner une nationalité à un aéronef?

Mais, est-ce à la *nationalité* ou au *domicile* du propriétaire qu'il convient de se tenir? La nationalité forme un lien autrement fort que le domicile. D'autre part, le système de la nationalité est plus simple que celui du domicile, car avec lui la solution sera invariable quel que soit le lieu où le propriétaire se trouve. Il semble donc que logiquement le premier devrait être préféré au second. La théorie de la nationalité du propriétaire se concilie au surplus beaucoup mieux que celle du domicile avec l'idée qu'un État doit donner sa protection à ses aéronefs : avec la doctrine du domicile, comme du reste avec celle du port d'attache, on aboutit à ce résultat assez singulier qu'un État devrait protéger à l'étranger, parce qu'ils ont sa nationalité, les aéronefs appartenant à d'autres que ses nationaux.

Quelles seront exactement les conséquences de l'un et de l'autre des deux systèmes?

Celles qu'entraîne le système de la nationalité du propriétaire sont les suivantes :

1° Un État ne pourra sur son territoire donner sa nationalité qu'aux aéronefs appartenant à ses nationaux, de sorte que des étrangers ne sauraient posséder chez lui des aéronefs portant sa marque.

2° A l'inverse, un État aura le droit de communiquer sa nationalité aux aéronefs dont ses nationaux sont propriétaires en pays étranger, de façon que dans un pays il existera à côté des aéronefs nationaux des aéronefs étrangers.

Bien différentes sont les conséquences de la théorie du domicile. En effet, avec elle :

1° Un État donnera sa nationalité à tous les appareils existant sur son territoire, qu'ils appartiennent à ses nationaux ou à des étrangers.

2° Un État ne pourra faire porter sa marque par des aéronefs domiciliés dans un pays étranger quoiqu'ils appartiennent à ses nationaux.

Ces conséquences se rapprochent singulièrement de celles qu'entraîne le système

du port d'attache. Il n'y a en réalité intérêt à distinguer le système du domicile du propriétaire de celui du port d'attache de l'aéronef qu'au cas où ce domicile et ce port d'attache sont dans deux pays différents. Mais cette situation est tout à fait exceptionnelle. En général, le propriétaire d'un aéronef a, pour sa propre commodité, son appareil au lieu même où il habite.

La doctrine de la nationalité comme celle du domicile présentent l'une et l'autre des avantages et des inconvénients.

1° Avec la première, un État connaîtra ceux de ses nationaux qui ont des appareils à l'étranger; et, ainsi, si les circonstances l'exigent, il pourra, en les rappelant, se constituer rapidement une flotte aérienne nationale aussi complète que possible. Avec la seconde, au contraire, les aéronefs de ses nationaux domiciliés à l'étranger, n'ayant pas sa nationalité, échapperont à son action.

2° La théorie du domicile présentera, dans les mêmes circonstances, un certain avantage pour les États où sont établis de nombreux étrangers. Les aéronefs que ces derniers possèdent ayant le caractère national, la réquisition en pourra, en effet, être faite plus commodément que s'ils étaient de nationalité étrangère : ce qui serait le cas dans le système de la nationalité du propriétaire. Toutefois, il convient de l'observer, la différence n'est ici qu'une nuance et consiste surtout dans une question de facilités, car, on l'a déjà dit, il n'est pas douteux que la Convention laisse intact l'exercice du droit de réquisition vis-à-vis des aéronefs étrangers comme vis-à-vis des aéronefs nationaux.

N'existe-t-il pas encore entre les systèmes du port d'attache, de la nationalité et du domicile une autre différence qu'il convienne de signaler? Supposons que le ressortissant d'un État *non signataire de la Convention* soit domicilié dans un État contractant et y ait le port d'attache de son aéronef. Cet individu, si on lui fait l'application du système de la nationalité, ne pourra pas posséder un aéronef bénéficiant de la Convention, puisque l'État, dont il est le national, n'est point partie à celle-ci. Ne le pourra-t-il pas, au contraire, dans la doctrine du domicile ou du port d'attache : l'appareil n'aura-t-il pas, en ce cas, la nationalité d'un des pays signataires? Il n'est pas certain que cette nouvelle différence existe, car, la Convention ne devant lier que les États contractants, on pourrait soutenir qu'en parlant du domicile ou du port d'attache on a eu en vue seulement le domicile ou le port d'attache *intéressant le sujet d'un pays signataire.* Alors, dans aucune hypothèse, le ressortissant d'un État non contractant ne saurait prétendre pour son aéronef aux avantages de la Convention. Au contraire, il existerait, à cet égard, une différence entre le principe de la nationalité et le principe du domicile, si on supposait que la Convention s'étendît à ceux des ressortissants d'un État non contractant qui sont domiciliés dans le territoire d'un État contractant. Car, dans cette hypothèse, le principe du domicile, par lui-même, donnerait à un tel étranger la possibilité de posséder un aéronef bénéficiant de la Convention. Pareille question, se rattachant à la portée d'application de la Convention, n'est pas du domaine de la première Commission et regarde la Conférence elle-même.

Tels sont les résultats qu'à divers points de vue les théories peuvent produire

lorsqu'on les considère d'une manière absolue, c'est-à-dire si on suppose que tous les pays contractants doivent adopter l'une ou l'autre d'entre elles *à titre exclusif*.

Mais, à côté de ces systèmes, on peut en imaginer un dernier, qui réserverait à chaque État signataire le droit de décider lui-même, en consultant uniquement son intérêt, les conditions auxquelles il peut donner sa nationalité à un aéronef, ces conditions étant toutefois contenues dans certaines limites : nationalité du propriétaire, domicile du propriétaire, combinaison de la nationalité et du domicile. On pourrait le formuler en ces termes : un Etat contractant ne pourra conférer sa nationalité qu'aux aéronefs appartenant soit exclusivement à ses nationaux, soit exclusivement aux personnes domiciliées sur son territoire, soit à chacune des catégories de ces personnes.

C'est ce système qu'à titre de transaction l'Allemagne et le Danemark ont proposé à la Commission, et que celle-ci a adopté, à l'exception de la Suisse. Il lui a paru qu'ainsi on donnait satisfaction aux différentes idées qui s'étaient fait jour, même à celle dont le fondement est le port d'attache de l'aéronef; le port d'attache ne se confond-il pas, la plupart du temps, avec le domicile du propriétaire?

Il convient d'observer que la combinaison de la nationalité et du domicile qu'autorise ce système pourra, dans les limites des conditions prévues, varier de toutes façons. Un État sera donc libre de décider qu'il donnera sa nationalité aux aéronefs qui seront dans l'une ou l'autre des situations suivantes :

1° Aux aéronefs appartenant exclusivement à ses nationaux, en quelque pays qu'ils soient domiciliés;

2° Aux aéronefs appartenant exclusivement aux personnes domiciliées sur son territoire, quelle que soit leur nationalité;

3° A la fois aux aéronefs appartenant à ses nationaux en quelque pays que ce soit et aux individus, même étrangers, qui sont domiciliés sur son sol;

4° Seulement aux aéronefs appartenant à ses nationaux domiciliés sur le territoire national : les nationaux établis à l'étranger ne pourront de la sorte avoir d'appareils nationaux.

La définition du domicile, dont il est question dans ce système, comme d'ailleurs dans le système du pur domicile, ne doit pas être demandée aux législations internes des Etats contractants en matière de droit privé ou public : si on procédait ainsi, la portée de la stipulation varierait suivant les pays, ce qu'il faut éviter. C'est dans les motifs dont la Convention s'est inspirée qu'on doit chercher les éléments d'interprétation. Or, en admettant qu'un État peut conférer sa nationalité à tout aéronef dont le propriétaire est domicilié dans son territoire, la Convention a entendu évidemment viser un état de choses qui crée entre l'État et ce propriétaire un lien sérieux et durable : autrement on ne comprendrait pas comment on pourrait attribuer au domicile du propriétaire la même influence sur la nationalité de l'aéronef que celle qu'on a reconnue à l'indigénat. Il faudra donc qu'il y ait, dans le pays, un centre matériel et permanent de résidence : il n'y aura pas domicile, lorsque l'étranger ne compte faire qu'un séjour transitoire dans le pays. Mais, d'autre

part, on n'exigera pas d'une manière absolue que ce soit le principal établissement : un individu pourra être considéré comme domicilié dans un pays sans qu'il y ait fixé, par rapport à l'ensemble de sa vie, le centre de son activité.

Avec la théorie proposée ainsi par les Délégations d'Allemagne et de Danemark, et qui laisse à chaque État contractant le soin de fixer son système de nationalité, il arrivera nécessairement que le régime de la nationalité des aéronefs sera entièrement différent suivant les pays signataires. Ne va-t-il pas résulter de cette situation des conflits de nationalités insolubles ?

La solution de cette difficulté dépend en grande partie de la manière dont la marque nationale d'un pays doit être conférée aux aéronefs. On peut, en effet, à ce sujet, concevoir deux systèmes. D'après l'un, ce seraient les États qui imposeraient la nationalité des aéronefs à leurs propriétaires. D'après l'autre, ce seraient les propriétaires qui choisiraient eux-mêmes, sans l'intervention des États, la nationalité de leurs appareils. Il est évident qu'avec le premier de ces systèmes des conflits pourraient frequemment se produire. Voici, par exemple, un individu, domicilié dans un pays étranger, que sa loi nationale continue de régir pour les meubles qu'il y possède. Il est propriétaire d'un aéronef : l'État national imposera sa nationalité à l'aéronef. Mais il se peut que l'État du domicile veuille aussi, en vertu de sa souveraineté territoriale, attribuer sa nationalité à l'appareil. Comment tranchera-t-on ce conflit ? Faudra-t-il que l'Etat qui est intervenu le dernier s'incline devant l'autre ? Les États, jaloux de leur indépendance, peuvent être exclusifs dans leur résolution. Aucun différend de ce genre n'aura lieu, au contraire, si c'est des individus et non pas des États que dépend le choix de la nationalité. En effet, dans l'espèce précédemment indiquée, l'intéressé aura la possibilité de faire immatriculer son appareil, comme il lui plaira, dans le pays de son domicile ou dans celui de sa nationalité, sans qu'aucun des deux pays puisse élever d'objection. Auquel des deux systèmes la Commission a-t-elle donné la préférence ? Elle a été d'accord pour admettre que l'octroi de la nationalité d'un aéronef est subordonné à la volonté de son propriétaire et non à celle des États dont il peut dépendre : on ne saurait forcer un propriétaire à prendre pour son appareil une nationalité dont il ne veut pas. Mais, cela va de soi, l'État auquel une demande d'immatriculation d'un aéronef est adressée par son propriétaire reste maître de décider s'il doit ou non y donner suite.

Est-ce à dire toutefois qu'avec le libre choix des individus les causes de conflits disparaîtront entièrement? Plusieurs hypothèses, ici, sont à prévoir.

1re HYPOTHÈSE. — Supposons que la France ait admis le système de la nationalité tandis qu'au contraire la Suisse a adopté celui du domicile, et qu'un Français domicilié en Suisse y achète un appareil auquel il veuille conférer la nationalité française. Il le pourra sans crainte d'aucun conflit avec la Suisse. La Suisse devra tolérer sur son territoire la marque française, puisque l'octroi de la marque d'un aéronef ne dépend point d'elle. En signant la Convention qui reconnaît aux États le droit de fixer, comme ils l'entendent, le régime de la nationalité des aéronefs, chaque Puissance a d'ailleurs, par cela même, reconnu qu'elle devait donner effet sur son territoire aux conséquences du système choisi par ses cosignataires : sinon la Convention deviendrait une lettre morte. Il est au surplus une disposition adoptée par la

Commission qui, au besoin, lèverait tout doute à cet égard. Il a été en effet décidé, comme complément du système, que, lorsqu'un aéronef a son port d'attache (ou son domicile, qui se confond le plus souvent avec le port d'attache) dans le territoire d'un État autre que celui dont il a pris la nationalité, l'État du port d'attache (ou du domicile) doit être avisé immédiatement de l'inscription de nationalité prise par cet aéronef : s'il en est ainsi, c'est apparemment que la nationalité acquise dans le pays du propriétaire doit avoir force obligatoire vis-à-vis de l'autre État.

2e HYPOTHÈSE. — A l'inverse, le Français, domicilié en Suisse, pourra, s'il le veut, obtenir pour son appareil la nationalité suisse : la France ne saurait l'en empêcher en invoquant le droit de souveraineté que tout État possède sur ses nationaux à l'étranger. C'est encore une conséquence de la même idée que le choix de la nationalité des aéronefs doit dépendre de leur propriétaire et non pas des États.

3e HYPOTHÈSE. — N'y aura-t-il pas cependant des cas où, même avec la théorie du libre choix des propriétaires, des aéronefs auront une double nationalité? Le ressortissant d'un pays admettant, comme la France, le système de la nationalité, domicilié sur le territoire d'un Etat qui, comme la Suisse, suit la loi du domicile, ne pourrait-il pas tout à la fois se faire accorder pour son aéronef en France la nationalité française et en Suisse la nationalité suisse? Cela eût été certainement possible si la Commission n'avait adopté une disposition consistant à dire que, tant qu'un aéronef possède la nationalité d'un des États contractants, aucun des autres États contractants ne pourra lui conférer la sienne. C'est dès lors la nationalité acquise en premier lieu qui devra seule produire effet. Afin d'éviter dans la pratique la possibilité de doubles nationalités, il serait utile que les États s'avisassent respectivement des octrois de nationalité qu'ils font aux nationaux de l'un établis sur le territoire de l'autre; c'est à quoi a songé, dans une certaine mesure, la Commission en édictant que, dans le cas où l'aéronef a son port d'attache (ou son domicile) dans le territoire d'un État contractant autre que celui qui a conféré sa nationalité, le pays du port d'attache doit être avisé immédiatement de l'inscription par l'État de la nationalité.

4e HYPOTHÈSE. — Il se peut, au contraire, dans certains cas, avec la théorie qui laisse à la législation des États le soin de déterminer les conditions de nationalité des aéronefs, qu'un aéronef ne puisse, même si les propriétaires ont le droit de choisir, recevoir de marque en aucun pays. La Suisse, par exemple, fait dépendre l'octroi de sa nationalité aux aéronefs du domicile de leur propriétaire; mais un autre pays, la France, dans lequel un Suisse est domicilié, n'accorde sa propre marque qu'aux aéronefs de ses nationaux : le Suisse ne pourra demander la marque suisse en Suisse parce qu'il n'y est pas domicilié; et il ne pourra réclamer la marque française en France parce qu'il est Suisse. L'aéronef qu'un Suisse aura acquis en France se trouvera ainsi n'avoir aucune nationalité. En résultera-t-il qu'il sera hors la loi, qu'il faudra le considérer comme un pirate s'il circule dans l'atmosphère? La sanction du défaut de nationalité sera simplement la suivante : l'aéronef qui n'aura pas de nationalité se verra refuser le bénéfice de la Convention, il sera sous l'empire du droit commun. Un pareil résultat ne pourra-t-il jamais être évité? La seule façon d'y échapper est l'adoption par les États du système qui confère leur nationalité à la fois aux aéronefs

des nationaux en quelque pays qu'ils se trouvent et à ceux des étrangers domiciliés sur leur territoire.

Jusqu'ici, on a toujours supposé que l'aéronef appartenait à un propriétaire unique et que ce propriétaire était un particulier. Comment faudra-t-il déterminer la nationalité d'un appareil qui appartient à plusieurs propriétaires? Quelle sera la nationalité d'un aéronef dépendant d'une société?

Lorsqu'un aéronef est la propriété de plusieurs personnes dont la nationalité ou le domicile est différent, il aura la nationalité de celle à qui il appartient pour la plus grande partie. Il est, en effet, naturel de donner la préférence au propriétaire qui a dans l'aéronef l'intérêt principal. Le Danemark et l'Italie, s'inspirant de ce qui se fait en matière maritime, proposaient de fixer cet intérêt au moins aux deux tiers de la valeur réelle de l'appareil; au contraire, l'Allemagne demandait qu'on le déterminât par la moitié. La Commission, après un vote de partage (7 voix dans chaque sens, 1 abstention [Suisse], 4 États absents), s'est ralliée à l'idée du Danemark et de l'Italie (9 voix pour, 6 voix contre, 4 États absents).

On doit ici remarquer que, s'il y a plusieurs propriétaires de la même nationalité il n'est point nécessaire que chacun d'eux ait le chiffre de l'intérêt fixé, il faut seulement que les quotes-parts appartenant à l'*ensemble* des nationaux atteignent le chiffre exigé. Mais qu'arrivera-t-il si l'aéronef appartient à des propriétaires dont chaque groupe a une quote-part égale? Choisira-t-on alors parmi eux le plus ancien? Ce système a été écarté, car il ne résolvait pas la difficulté dans le cas, sans doute très exceptionnel, où tous les propriétaires auraient acquis l'aéronef à la même date. La Commission a estimé qu'en cette hypothèse l'appareil ne devait pas avoir de nationalité; il faudra, pour qu'il en ait une, qu'après entente entre eux un des propriétaires transfère sa part à l'un ou à l'autre de ses copropriétaires.

Doit-on appliquer la même règle à l'aéronef d'une société? Le Danemark, dans son Mémorandum, avait demandé qu'un aéronef ne pût avoir la nationalité d'un État déterminé que si les deux tiers des membres de la direction de la société avaient la nationalité de l'État ou y étaient domiciliés. Mais cette proposition soulevait une objection : avec elle, la nationalité des aéronefs n'aurait pas été établie d'une manière suffisamment stable. Les membres de la direction peuvent, d'ailleurs, changer sans changer en rien le véritable caractère de la société, et on ne voit pas bien pourquoi un tel changement devrait priver la société de la nationalité qu'elle possédait jusqu'alors. On s'est donc arrêté à un autre critérium, en distinguant, d'une part, les sociétés anonymes ou par actions, considérées partout comme ayant une individualité propre, distincte de celle de leurs membres, et, d'autre part, les sociétés, comme par exemple les sociétés en nom collectif, auxquelles certains États reconnaissent la personnalité morale tandis que d'autres la leur refusent.

La Commission a pensé qu'elle ne devait s'occuper expressément que des premières. Les sociétés anonymes ou par actions étant censées avoir la nationalité de l'État dans le territoire duquel elles ont leur siège social, c'est la nationalité de cet État qu'elle a conférée à l'aéronef leur appartenant. C'est ici le siège social, et non pas le siège principal, qu'il faut considérer. Une société n'ayant jamais qu'un siège social alors qu'elle pourrait avoir plusieurs succursales importantes, on évitera de la

sorte une source de difficultés. Le siège social, au surplus, doit servir à déterminer la nationalité, même si les assemblées générales des actionnaires se tiennent dans un autre lieu, comme cela se produit parfois.

A raison du désaccord qui existe entre les États sur le caractère des autres sociétés, et spécialement sur celui des sociétés en nom collectif, la Commission a, au contraire, cru préférable de ne pas donner une solution précise en ce qui les concerne. On ne pouvait vraiment, à l'occasion des aéronefs, discuter la si grave question de la personnalité morale des sociétés en nom collectif. Pour déterminer la nationalité d'un aéronef appartenant à une société de ce genre, on ne s'inquiétera donc pas si la société a ou non une individualité propre, on se bornera à rechercher quel est l'intérêt de fait que chaque propriétaire possède dans la société.

Un aéronef, qu'il appartienne à un ou plusieurs propriétaires ou encore à une société, ne doit avoir qu'une seule nationalité : en cette matière, comme en toute autre, les doubles nationalités seraient en effet la cause de grandes difficultés. La Commission a été unanime sur ce point. Tant qu'un aéronef possédera la nationalité de l'un des États contractants, aucun des autres États contractants ne pourra donc lui conférer la sienne.

Mais un aéronef peut perdre sa nationalité, et il la perdra si les conditions dans lesquelles elle lui a été conférée ont cessé d'exister, si par exemple son propriétaire a perdu lui-même sa nationalité ou s'il a changé de domicile.

Quelle sera la conséquence de cet état de choses? L'aéronef qui perd sa nationalité peut en acquérir une autre en se faisant inscrire dans le pays dont son propriétaire est devenu le national ou le domicilié. Si aucune inscription nouvelle n'est faite, l'aéronef sera sans nationalité, ce qui veut dire qu'alors il échappera au bénéfice de la Convention.

Qui contrôlera la perte de la nationalité d'un aéronef? Voici un État qui a conféré sa nationalité à un aéronef dont le propriétaire était domicilié sur son territoire : un État étranger pourra-t-il faire rayer l'appareil du registre-matricule de l'État, sous prétexte que le propriétaire a changé de domicile; ne faut-il pas, au contraire, laisser à l'État qui a immatriculé l'aéronef le soin de constater que celui-ci a changé de nationalité? On peut croire que de semblables difficultés ne se produiront guère dans la pratique; car, en général, un État ne procédera à l'immatriculation d'un aéronef auquel un autre État avait déjà donné sa nationalité qu'après avoir constaté que cet autre État l'a rayé de son registre.

Dans la réalité, c'est non pas seulement un droit, mais encore un devoir pour l'État qui a donné sa nationalité de la retirer à l'aéronef qui l'a perdue. Les tiers, en effet, peuvent avoir un grand intérêt à savoir que le pays dont l'aéronef portait la marque ne doit plus le protéger et n'en a plus la responsabilité. Le pays de l'ancienne nationalité est, à ces points de vue, lui-même intéressé.

Mais, en fait, la connaissance de la perte de la nationalité d'un aéronef peut présenter certaines difficultés. Ne convient-il pas d'en tenir compte? Il y a ici deux situations à envisager.

On comprend qu'on fasse perdre à l'aéronef sa nationalité dès qu'ont disparu les conditions dans lesquelles elle lui avait été conférée, et non pas seulement du moment

où l'État auquel il appartenait l'a rayé de son registre, car le propriétaire de l'aéronef est, en principe, toujours à même de savoir immédiatement que son appareil a éprouvé une perte de nationalité : cette dernière résultant en somme de son propre fait.

La situation est beaucoup plus délicate pour l'État, celui-ci pouvant ignorer pendant un certain temps, et de la meilleure foi du monde, qu'un de ses aéronefs a perdu sa nationalité. Ainsi, en Allemagne, la nationalité se perd par un séjour de dix années à l'étranger, non interrompu par une inscription sur le registre d'un Consulat ou par la délivrance d'un certificat d'indigénat; est-il possible que les autorités allemandes suivent pendant dix ans chacun de leurs aéronefs de façon qu'aucun changement ne leur échappe? On ne doit pas cependant admettre ici une solution différente. Le droit de protection d'un État sur ses aéronefs et la responsabilité que leurs actes lui font encourir cesseront non pas au moment où les aéronefs auront, en fait, été rayés de son registre, mais au jour où leur nationalité aura été perdue, quoiqu'ils aient continué d'y être immatriculés.

Cela étant, il se pourra certainement que des tiers soient trompés sur la condition exacte d'un aéronef et que de ce fait ils subissent un dommage. Auront-ils une action en responsabilité contre l'État sur la liste duquel figure un aéronef qui n'a plus sa nationalité? Ce sont les principes généraux du droit qui doivent servir à résoudre cette question. Si l'État a commis une véritable négligence, si par exemple il n'a pas rayé de son registre et a laissé sur ses listes un appareil qu'il savait ne plus lui appartenir, il devra être reconnu responsable. Il ne le sera pas, au contraire, s'il n'a pas été en mesure de connaître la perte de la nationalité : l'État, même le plus soigneux, peut ignorer que son sujet a pris une autre nationalité et a ainsi perdu la sienne.

C'est conformément à ces idées que la Commission a rédigé le projet ci-joint :

Règle 1.

Un aéronef ne tombe sous le régime de la présente Convention que s'il possède la nationalité d'un État contractant.

Les aéronefs comprennent les ballons dirigeables, les ballons libres et les appareils d'aviation.

Règle 2.

Pour la détermination de la nationalité des aéronefs, la législation de chaque État contractant s'attachera soit à la nationalité de leur propriétaire, soit au domicile du propriétaire sur son territoire, soit enfin à l'un et à l'autre de ces deux éléments.

Si l'aéronef appartient à une société anonyme ou par actions il ne pourra lui être conféré que la nationalité de l'État dans le territoire duquel la société a son siège social.

Dans le cas où l'aéronef appartient à plusieurs propriétaires, la quote-part des copropriétaires qui sont nationaux de l'État ou qui sont domiciliés dans le territoire de cet État doit être au moins des deux tiers.

Règle 3.

Tant que l'aéronef possède, conformément à la règle 2, la nationalité de l'un des États contractants, aucun des autres États contractants ne pourra lui conférer la sienne.

Règle 4.

Un aéronef perd sa nationalité lorsque les conditions dans lesquelles elle lui a été conférée cessent d'exister.

Première question supplémentaire.

Quel État est compétent pour immatriculer l'aéronef, pour accorder le permis de navigation et pour délivrer les brevets d'aptitude?

Pour qu'un appareil de navigation aérienne puisse circuler internationalement dans l'espace, il ne suffit pas qu'il possède une nationalité, il faut encore : 1° qu'il ait un état civil qui le personnifie, c'est-à-dire qu'il ait été immatriculé sur le registre d'un État; 2° qu'il ait reçu un permis de navigation constatant sa navigabilité; 3° que son pilote, son chef mécanicien, s'il y a lieu, et les personnes qui les remplacent aient été munis d'un brevet établissant leur aptitude. Quel État est compétent pour faire l'immatriculation, pour accorder les permis et les brevets?

Il semble que rationnellement on doive décider que l'immatriculation d'un aéronef se fera dans le pays où réside son propriétaire ou dans celui où il a son port d'attache : n'est-ce pas à cet endroit que le contact est le plus fort avec lui? Pareillement, en examinant la question de la compétence pour le permis de navigation, on trouve beaucoup à dire en faveur du pays où l'appareil a été construit : c'est là qu'on connaît le mieux le type qu'il représente et qu'on pourra le plus souvent établir son bon fonctionnement. Enfin, en ce qui concerne l'admission aux fonctions de pilote ou de mécanicien, la solution la plus convenable paraît être de s'en remettre à l'État dont le candidat est le ressortissant, national ou domicilié.

Tel a été notamment le système que la France a indiqué dans son Mémorandum et qu'elle a développé dans un Exposé présenté à la Commission.

Ce système, qui apparaît comme conforme à la nature des choses, donne aux propriétaires des aéronefs les plus grandes facilités pratiques pour en faire l'emploi : ils pourront circuler dans leurs appareils presque à l'heure même où ils les auront achetés. Il présente, en outre, pour les États un grand avantage : il leur permet, par l'immatriculation au lieu du port d'attache ou du domicile, d'avoir automatiquement la liste de tous les aéronefs existant sur leur territoire, aussi bien ceux appartenant à des étrangers que ceux appartenant à des nationaux, chose qui peut être précieuse en cas de réquisition.

Il conduit toutefois à ce résultat que, dans une certaine hypothèse, les autorités de trois États différents pourront entrer en action pour donner à un aéronef, qui

relève peut-être d'un quatrième État, le droit d'être admis à la circulation internationale. Il en serait ainsi, par exemple, si on suppose qu'un appareil, qui a la nationalité russe, comme appartenant à un Russe, a son port d'attache en France, qu'il a été construit en Allemagne et que son pilote est un ressortissant italien.

Ce résultat a semblé inadmissible à l'Allemagne. Aussi a-t-elle pris l'initiative, par un Exposé adressé à la Commission, de proposer un système qui doit y faire obstacle. Ce système, qu'on peut désigner sous le nom de *système de l'unité des actes, unitas actus*, consiste en effet à rendre compétent, en ce qui concerne l'immatriculation, le permis de navigabilité et les brevets d'aptitude, un seul et même État, qui est celui qui a donné à l'aéronef sa nationalité. En reprenant l'hypothèse précédente, il faudrait donc dire qu'un Russe domicilié en France, qui y a un aéronef construit en Allemagne et un pilote ressortissant italien, devra faire immatriculer son appareil en Russie, y obtenir le permis de navigation et y faire passer par son pilote l'examen d'aptitude.

La Délégation allemande a invoqué à l'appui de sa théorie un certain nombre de considérations.

Elle a dit tout d'abord : « En vue du développement rapide de la navigation aérienne et comme contre poids à sa libre admission, il faut une garantie suffisante contre les abus possibles. Or cette garantie ne peut être fournie que par le fait que c'est le même État qui doit, à l'égard d'un aéronef, veiller à l'application de l'ensemble des mesures prescrites dans l'intérêt de la sécurité de la navigation : si on admettait un régime sous lequel ces mesures de contrôle seraient distribuées entre différents États, chacun mettrait sur le compte de l'un des autres États un préjudice causé par l'aéronef en question..... Les aéronefs sont placés sous la protection et la responsabilité de l'État dont ils relèvent; un État ne saurait donc se charger de la protection d'un aéronef sans avoir vérifié lui-même, dans l'exercice de sa souveraineté, les titres qu'il a à cette protection; il ne saurait de même assumer la responsabilité des actes d'un aéronef s'il n'a pas constaté personnellement la mesure dans laquelle il est réellement dirigeable ainsi que l'expérience et les connaissances du pilote et des mécaniciens..... Si, par suite d'un vice de construction de l'aéronef ou par l'inexpérience du personnel, une catastrophe se produisait, l'opinion publique verrait seulement que c'est un aéronef de tel et tel État et dirigerait contre cet État le blâme et le reproche; par le fait seul que l'aéronef possède le caractère national, l'amour-propre et la dignité de l'État sont ainsi engagés. »

Un argument d'un autre caractère, particulièrement grave si on fait dépendre la nationalité des aéronefs de celle de leur propriétaire, a encore paru à l'Allemagne militer en faveur de son système. Elle a fait remarquer qu'avec la théorie française qui permet à l'État du port d'attache ou du domicile d'inscrire sur un registre un aéronef avec la qualité d'étranger, sur la seule déclaration de son propriétaire qu'il appartient à cette nationalité, chaque État disposerait, en réalité, de la marque nationale d'un autre Etat, sans que celui-ci, qui est responsable de l'aéronef et doit le protéger, pût vérifier si le propriétaire est vraiment un de ses sujets : la détermination de la nationalité est souvent une chose délicate qui ne peut se faire sans une connais-

sance approfondie de la législation du pays, de la pratique de ses autorités administratives et de la jurisprudence de ses tribunaux.

Entre les deux systèmes soumis à ses délibérations, la première Commission s'est prononcée pour la doctrine allemande. Et elle l'a formulée dans les trois formules suivantes : 1° L'État contractant qui confère sa nationalité à un aéronef le fera inscrire sur un registre matricule. 2° L'aéronef doit être muni d'un permis de navigation délivré par l'État dont il possède la nationalité. 3° Le pilote, le chef mécanicien et les personnes qui les remplacent doivent avoir des brevets d'aptitude délivrés par l'État national de l'aéronef. Comme, d'après la Commission, la nationalité peut être donnée à un aéronef, suivant ce qu'aura décidé la législation de chaque État, par la nationalité, par le domicile, ou par une combinaison de la nationalité et du domicile du propriétaire, ce sera donc tantôt au pays d'origine du propriétaire, tantôt au pays de son domicile, tantôt enfin au pays qui est à la fois celui de l'origine et du domicile que seront concentrés l'immatriculation et l'octroi des certificats aériens.

Mais, réduit à ces règles, le système de l'unité des actes ne va pas sans inconvénients : il peut, dans certains cas, présenter de sérieuses difficultés pratiques. Ces difficultés apparaissent spécialement lorsque la nationalité d'un aéronef doit dépendre de celle de son propriétaire, domicilié ailleurs que dans son pays d'origine. Elles sont, alors, d'une double nature.

Tout d'abord, en obligeant le propriétaire à faire l'immatriculation dans son État national et à y obtenir permis et brevets, le système lui impose des retards assez longs et des frais assez importants : il aura, pour l'accomplissement de ces formalités, à faire lui-même et à faire faire à son aéronef et à son personnel le voyage dans son pays d'origine; il sera tout au moins dans la nécessité de correspondre à cet égard avec les autorités de ce pays. Les pilotes, dans chaque État, s'ils veulent être tout prêts à monter des appareils appartenant à des étrangers, auront, d'autre part, à cumuler les brevets de différents États.

Le principe allemand offre un second inconvénient non moins grave. Il laisse l'État où se trouve l'aéronef dans une ignorance complète de son existence même. Avec lui, en effet, un État ne pourra pas posséder la liste des appareils établis sur son territoire et qui ont la marque étrangère. Il peut cependant y avoir un grand intérêt pour la justice et l'autorité militaire d'un Etat à savoir que sur le sol de leur pays il existe tel ou tel aéronef étranger.

Ces résultats n'ont point échappé à la Délégation d'Allemagne et à la première Commission. Pour les faire disparaître, elles ont dès lors apporté au système un double tempérament.

1er TEMPÉRAMENT. — L'étranger établi dans un pays pourra, sans déplacement et sans correspondance d'aucune sorte, y obtenir, pour son aéronef et pour son personnel, l'immatriculation et les certificats de navigation et d'aptitude. A cette fin, il s'adressera dans ce pays au représentant de son Gouvernement, Ambassadeur ou Consul qui inscrira l'appareil sur un registre-matricule tenu *ad hoc* et délivrera à

son national le permis de navigabilité et le brevet d'aptitude. Mais comment, en fait, ces dernières opérations pourront-elles se réaliser?

Des exemples concrets vont l'établir :

1° Un Français, domicilié en Suisse, y possède un appareil construit en Allemagne, où celui-ci a peut-être déjà reçu un permis de navigation, et un pilote russe, breveté déjà en Russie. Le propriétaire de l'aéronef, qui veut avoir la nationalité française, n'aura pas besoin, pour obtenir une immatriculation, un permis de navigation et un brevet de pilote français, autrement dit pour pouvoir circuler internationalement dans les termes de la Convention, de se rendre à Paris avec son appareil et son pilote, de faire venir en Suisse les autorités françaises ou même de correspondre avec elles: il lui suffira d'aller trouver le représentant de la France en Suisse qui immatriculera l'aéronef sur un registre *ad hoc* et s'en remettra pour l'octroi du permis de navigation ou du brevet de pilote à des vérifications faites en Suisse par les experts ou des autorités habilités à cet effet. Eclairé par les experts sur la valeur de l'appareil, l'Ambassadeur ou le Consul de France, au nom de la France, délivrera le permis de navigation et il donnera effet à l'examen d'aptitude subi devant les autorités suisses. Les choses pourront, d'après la Commission, se passer plus simplement encore si le représentant de la France a pleine confiance dans le brevet dont le pilote est, par hypothèse, le porteur (dans l'espèce, le brevet russe ; il pourra le rendre exécutoire sans obliger le pilote à subir un examen devant les autorités helvétiques.

Un simple *exequatur* par l'Ambassadeur ou le Consul sera-t-il également possible en ce qui concerne le permis de navigation que, par hypothèse, l'aéronef aurait reçu déjà dans son pays d'origine, dans l'espèce en Allemagne, lorsque l'Ambassadeur ou le Consul jugera que ce permis offre toutes garanties? Cette question a été discutée au sein de la Commission. On a estimé qu'en principe rien ne devait s'opposer à ce qu'un *exequatur* pût être donné au permis de navigation comme au brevet d'aptitude. Mais la première Commission a renvoyé à la Commission de rédaction le soin de formuler une disposition à cet égard.

2° A l'inverse, supposons un Français domicilié en Suisse, qui veut y avoir un aéronef suisse. Il n'y aura alors aucune difficulté pratique pour l'immatriculation de son appareil: elle se fera naturellement en Suisse; l'autorité suisse procédera de même, suivant les cas, à la délivrance du permis de navigation et du brevet d'aptitude ou à l'*exequatur* des certificats déjà obtenus dans un autre pays.

Qu'il s'agisse du brevet d'aptitude ou du permis de navigation, il convient de remarquer que, par le fait de rendre exécutoire un certificat délivré par un autre État, la responsabilité de l'État national est engagée au même degré que par la délivrance même. Si l'État national appose son *exequatur* à un permis de navigation qui a été accordé sur des données insuffisantes ou à un brevet qui a été délivré à une personne ne présentant pas, par exemple, les garanties de moralité indispensables, c'est à lui que s'adresseront les réclamations des autres Gouvernements; il ne pourra pas les renvoyer à l'Etat qui a délivré le certificat. En résumé, au point de vue du droit international, l'*exequatur* doit être considéré comme un nouveau certificat.

Telles sont les simplifications apportées au système. L'État national de l'aéronef sera-t-il toutefois obligé d'y avoir recours? On ne peut en principe lui imposer cette obligation : il doit conserver la faculté de prendre sa résolution suivant les circonstances. S'il a des raisons de croire qu'il est préférable pour sa responsabilité que le permis et le certificat d'aptitude émanent de ses propres autorités techniques, son représentant à l'étranger y renverra le propriétaire de l'aéronef : cela ne saurait évidemment trouver son application qu'en ce qui concerne le permis de navigabilité et le certificat d'aptitude, car on ne voit aucun motif pour l'État national de ne point admettre l'immatriculation de ses aéronefs à l'étranger par l'intermédiaire de son Ambassadeur ou de son Consul. Mais ne conviendrait-il pas, pour éviter les retards et les difficultés dans la délivrance des permis et des brevets, que les États s'entendissent, par des accords particuliers, sur les conditions dans lesquelles cette délivrance et, en particulier, l'*exequatur* devraient être donnés? Il peut être laissé à chaque État le soin de déterminer les conditions qui doivent être remplies pour qu'il puisse assumer la responsabilité internationale de l'*exequatur* des certificats; rien ne s'oppose donc à ce qu'une entente particulière entre deux ou plusieurs États facilite et simplifie, autant que possible, l'obtention de cet *exequatur* dans leurs rapports réciproques.

2e TEMPÉRAMENT. — Afin d'empêcher que le pays où est domicilié le propriétaire d'un aéronef étranger ignore l'existence, sur son territoire, de cet aéronef, il a été décidé que, dans le cas où un aéronef a son port d'attache dans le territoire d'un Etat contractant autre que celui qui a conféré sa nationalité à l'appareil, ce dernier État doit aviser *immédiatement* le pays du port d'attache de l'inscription de l'aéronef sur son registre-matricule. Voici, par exemple, un Français domicilié à Berne qui y possède un aéronef de nationalité française; la France, sur le registre de laquelle figurera seulement l'aéronef, informera sans délai la Suisse qu'elle a enregistré un appareil français se trouvant sur le territoire suisse. Il y a là pour l'État national une véritable obligation internationale. Cette obligation pourra, dans la pratique, s'effectuer de deux façons différentes, selon que le Français domicilié à Berne aura fait immatriculer son appareil par le représentant de la France en Suisse ou directement en France. Au premier cas, ce peut être le représentant français à Berne qui notifiera l'immatriculation aux autorités suisses compétentes; dans le second cas, ce sera l'État français qui en avisera l'État suisse par la voie diplomatique.

L'État du port d'attache a, d'ailleurs, des moyens de vérifier si l'État étranger a bien rempli l'obligation que la convention lui impose; ces moyens lui permettront encore de connaître le nombre des appareils étrangers qui se trouvent sur son territoire. Usant d'un droit que lui donne sa souveraineté interne, il pourra d'abord, par des règlements de police, obliger, sous peine d'amende, les étrangers habitant chez lui à déclarer à ses autorités qu'ils possèdent des aéronefs. Un autre moyen, moins rapide et par suite moins exact, lui est fourni par la Convention même. Celle-ci, on le verra plus loin, prescrit aux États contractants d'échanger entre eux, une fois par année, une copie des inscriptions d'aéronefs faites dans leur registre-matricule ; les États sauront ainsi quels appareils étrangers ont un point d'attache sur leur territoire.

Notons qu'ici ce qu'on doit considérer pour la communication de l'inscription est le pays du port d'attache de l'aéronef et non pas celui du domicile du propriétaire : on envisage l'aéronef étranger plutôt que son propriétaire. Si un Français est domicilié en Suisse et a son aéronef français en Italie, c'est donc à l'Italie et non à la Suisse que la France aura à faire sa notification. L'observation n'a pas en réalité une grande importance, car, par la nécessité même des choses, comme on l'a déja fait remarquer, le lieu du port d'attache d'un aéronef et celui du domicile de son propriétaire se confondront presque toujours.

En définitive, pour résumer ce qui précède, les États contractants auront ainsi, d'après la Convention, deux listes tout à fait distinctes : 1° Une liste de tous les aéronefs portant leur nationalité, qu'ils dresseront directement par les immatriculations de leur registre. 2° Une liste de tous les aéronefs étrangers ayant leur port d'attache sur leur territoire, qu'ils constitueront avec les indications fournies par les États étrangers ou les représentants de ces États.

Les deux tempéraments qui viennent d'être indiqués ne sont pas les seuls que doive recevoir le système de l'unité des actes. Il est une autre facilité encore que la Délégation allemande et la Commission ont apportée à ce système.

On sait que le pilote comme le chef mécanicien doivent recevoir des brevets de l'État national de l'aéronef. Cet État n'est pas tenu toutefois de ne les délivrer qu'à ses nationaux; il peut les conférer à des étrangers, car il ne s'agit pas de brevets donnés à des « employés de l'État » : il y a ici quelque chose d'analogue aux diplômes universitaires qu'un État peut accorder aux étrangers aussi bien qu'aux nationaux. Mais, même ainsi comprise, l'obligation pour le personnel d'un aéronef de posséder un certificat de l'État national peut, dans certains cas, entraîner des inconvénients. Voici un aéronef qui, au cours d'un voyage en pays étranger, sent le besoin de remplacer ou de compléter son équipage. Aura-t-il le droit d'engager un personnel qui n'a pas les brevets de sa nationalité? Il ne le pourrait pas d'après les principes. La Convention le lui permet, lorsque les circonstances sont telles qu'il y a *urgence* à le faire. Mais c'est uniquement en cas d'urgence que le pilote pourra choisir pour le remplacer ou pour remplir les fonctions de chef mécanicien des personnes reconnues aptes par un autre État contractant. On considérera notamment comme urgents le cas où des hommes de l'équipage sont devenus malades, sont morts ou ont cessé brusquement leurs fonctions et celui où le pays étranger dans lequel se trouve l'aéronef refuse de l'y laisser circuler parce qu'il a à bord comme pilote ou comme mécanicien un ressortissant dont il ne veut pas reconnaître le brevet délivré par l'Etat de l'aéronef.

Quelle est la force obligatoire du permis de navigation et du certificat d'aptitude délivrés par l'État national de l'aéronef? Seront-ils considérés comme suffisants par chacun des autres États contractants? La concentration de tous les actes intéressant un aéronef aux mains de son État national, qui en a la responsabilité et est obligé de le protéger, offre le maximum des garanties qu'on peut souhaiter : le permis et le brevet devant être conférés par le pays même qui est responsable des actes de l'aéronef et lui donne sa protection, on a des raisons de croire qu'ils le seront

sérieusement; l'intérêt de la sécurité de la navigation sera donc ainsi pleinement sauvegardé. Dans cette situation, il paraît naturel d'admettre que le permis de navigation et le brevet d'aptitude décernés par l'État national doivent être jugés suffisants par les autres États.

Cette conclusion, bien entendu, ne s'impose que si les conditions dans lesquelles les certificats ont été délivrés n'auront pas depuis lors absolument changé. Ainsi, le brevet délivré par un État à un pilote valide ne saurait être reconnu par un autre pays si ce pilote a ensuite perdu la puissance visuelle requise.

Afin d'éviter tout malentendu au sujet de cette règle de la reconnaissance des certificats, il convient, d'ailleurs, de la bien préciser.

Elle a évidemment comme conséquence que chaque État contractant est obligé d'admettre à la circulation, dans les limites et au-dessus de son sol, les aéronefs d'un autre État munis d'un permis et d'un brevet délivrés par ce dernier. Un État ne saurait exiger que, pour voler sur son territoire, un aéronef étranger se fasse encore conférer par lui des certificats de navigabilité et d'aptitude. Semblable exigence serait la négation absolue de la circulation aérienne internationale. Le permis et le brevet que donne un État à ses aéronefs doivent donc, par eux-mêmes, les autoriser à circuler partout.

Mais faut-il leur reconnaître un effet encore plus large? Doit-on dire que le permis de navigation délivré par un État à un aéronef vaudra pour cet aéronef, alors même qu'il aurait acquis une autre nationalité? Peut-on admettre que le pilote ou le mécanicien à qui l'État national a décerné un brevet sera apte à conduire en tous lieux non seulement les aéronefs de cet État mais aussi ceux d'autres pays? De semblables conséquences seraient erronées. Tout aéronef devant, aux termes de la Convention, recevoir un permis et un brevet d'aptitude de l'État de sa nationalité, force est bien de décider qu'un État ne saurait donner effet pour ses propres appareils et pour leurs pilotes et mécaniciens à des certificats conférés par un État étranger. Si l'aéronef d'un État perd la nationalité de cet État pour en avoir une autre, il devra dès lors, pour pouvoir circuler, obtenir un permis de navigation de l'État dont il est devenu désormais le national. De même, le pilote ou le mécanicien qui a reçu son brevet d'un certain État ne pourra monter que les aéronefs de cet État, et s'il veut conduire ceux d'un autre pays il devra obtenir des autorités de ce dernier pays un brevet spécial ou au moins l'*exequatur* de celui qu'il possède déjà. Ici, en réalité, il y a en jeu une question de sécurité publique. Un État sera d'autant plus circonspect dans la délivrance des permis de navigation et des certificats d'aptitude qu'il saura que ces permis et ces brevets ne devront servir qu'aux aéronefs de sa propre nationalité.

Ne faut-il même pas, dans un cas spécial, faire une exception à la règle que le permis de navigation et le brevet d'aptitude délivrés par un État pour ses aéronefs doivent être reconnus par les autres États en tant qu'applicables à ces seuls aéronefs? Il a paru à la Commission qu'il fallait réserver à chaque État la faculté de ne point reconnaître, pour la circulation dans les limites et au-dessus de son propre territoire, le permis de navigation et le brevet d'aptitude conférés à ses ressortissants par un autre État contractant. Une pareille faculté demande toutefois à être bien comprise.

Cette disposition ne doit pas s'entendre dans un sens qui annihilerait, en partie, le principe d'après lequel la nationalité de l'aéronef, et partant la compétence pour délivrer les certificats, est déterminée soit par la nationalité du propriétaire, soit par son domicile, soit enfin par une combinaison de ces deux éléments (voir question II, règle 2). Ainsi, quand de deux États, l'un reconnaît comme critérium la nationalité du propriétaire et l'autre le domicile, un ressortissant du premier État, établi sur le territoire du second, peut choisir pour son aéronef la nationalité de l'un ou de l'autre; si le propriétaire de l'aéronef se décide pour l'État où il est domicilié, l'autre État ne pourra pas alléguer contre lui que, suivant sa loi nationale, ce n'est pas le domicile mais la nationalité du propriétaire d'un appareil qui détermine la nationalité de celui-ci : une telle allégation ne saurait suffire pour motiver un refus de reconnaître les certificats délivrés.

Quel est donc le véritable objet de la disposition dont il s'agit? Elle a son application dans l'hypothèse que voici : Un État peut avoir de bonnes raisons pour refuser à un de ses ressortissants le permis de navigation ou le brevet de pilote. Or, sans la disposition en question, le refus qu'il lui opposerait demeurerait absolument sans résultat. En effet, l'individu à qui son État a refusé les certificats pourrait s'adresser à un autre État où il serait domicilié — qui suivrait le principe du domicile; — et, après y avoir obtenu le permis et le brevet sollicités en vain dans son pays d'origine, il aurait toute liberté de venir exercer dans ce pays la navigation aérienne. On ne saurait admettre que les prévisions d'un État pùssent être ainsi déjouées. L'État doit donc avoir le droit de considérer comme nuls les certificats délivrés à ses ressortissants à l'étranger. Il va de soi cependant qu'il ne pourra user de cette faculté que suivant les circonstances de chaque cas particulier : une mesure générale qui, par exemple, refuserait la reconnaissance des certificats délivrés dans tel pays déterminé ne serait point valable. Il reste, d'ailleurs, entendu que les certificats que l'État national du titulaire n'a pas voulu reconnaître conservent leur valeur pour la navigation au-dessus de tous les autres États contractants,

Comme résumé de ces différentes idées, la première Commission propose à la Conférence l'adoption des articles suivants :

Règle 1.

L'Etat contractant qui confère sa nationalité à un aéronef le fera inscrire sur un registre-matricule.

Dans le cas où l'aéronef a son port d'attache dans le territoire d'un autre État contractant, cet Etat sera immédiatement avisé de l'inscription.

Règle 2.

L'aéronef doit être muni d'un permis de navigation délivré par l'Etat dont il possède la nationalité.

Règle 3.

Le pilote, le chef mécanicien et les personnes qui les remplacent doivent avoir des brevets d'aptitude délivrés ou rendus exécutoires par l'État national de l'aéronef.

En cas d'urgence, le pilote pourra choisir pour le remplacer ou pour remplir les fonctions de chef mécanicien des personnes qui ont été reconnues comme aptes par un autre État contractant.

Règle 4.

Les permis de navigation délivrés et les brevets d'aptitude délivrés ou rendus exécutoires par l'État national de l'aéronef seront reconnus comme suffisants par chaque autre État contractant.

Toutefois, chaque État a le droit de ne pas reconnaître, pour la circulation dans les limites et au-dessus de son propre territoire, le permis de navigation et le brevet d'aptitude conférés à un de ses ressortissants par un autre État contractant.

Question IV.

De l'immatriculation des aéronefs.

Une double question doit être examinée :

1° L'aéronef doit-il être immatriculé dans son pays d'origine, et dans quelles conditions ?

2° Convient-il de publier et d'échanger entre États une liste officielle des aéronefs ?

A. — *L'aéronef doit-il être immatriculé dans son pays d'origine, et dans quelles conditions ?*

Il n'y a pas de doute sur le principe qu'une immatriculation doit être exigée des aéronefs qui veulent circuler internationalement dans l'espace. Celle-ci est, en effet, le seul moyen d'identifier un aéronef, et l'identification des aéronefs présente de l'intérêt à de nombreux points de vue. Ainsi, notamment, on pourra exercer contre eux une poursuite, s'ils viennent à commettre quelque infraction. L'immatriculation, c'est-à-dire l'inscription, sur un registre spécial, des aéronefs, constitue, en définitive, leur état civil.

Mais dans quelles conditions doit-elle être opérée ?

On l'a dit précedemment, l'État compétent pour enregistrer un aéronef est celui qui lui a conféré sa nationalité. Chacun des États contractants possédera donc un registre particulier sur lequel il mentionnera ses aéronefs nationaux.

Aux mains de quelle autorité se trouvera ce registre ? C'est là une question qui ne rentre pas dans les termes de la Convention et qui, appartenant au domaine du droit interne, doit être décidée souverainement par chaque pays.

Un État ne devra-t-il accepter l'immatriculation d'un aéronef sur son registre que sur la présentation du permis de navigation ? L'immatriculation peut-elle être donnée après le permis ou doit-elle l'être avant ? Il y a ici une question de pure forme qui, elle aussi, intéresse uniquement la législation intérieure des États, et dont la Conven-

tion n'a point à s'occuper. Au point de vue international, la seule chose essentielle à dire est que, pour circuler, l'aéronef doit être immatriculé et avoir un permis de navigation; peu importe l'ordre dans lequel ces formalités ont été accomplies. Il est cependant désirable que les États délivrent le permis de navigation avant l'immatriculation. Il ne faut pas qu'un État puisse courir le risque de voir figurer dans son registre un aéronef auquel il ne voudra pas confier plus tard le droit de naviguer.

La Délégation de Grande-Bretagne avait demandé que l'immatriculation ne pût avoir lieu que sur la production, par le propriétaire, d'une police d'assurance, relative aux dégâts causés aux particuliers par les aéronefs. La Commission a estimé que cette question, qui soulève en réalité le problème de l'assurance obligatoire, semblait sortir du programme de la Conférence ou, tout au moins, était de la compétence, non de la première, mais de la deuxième Commission.

Le but de l'immatriculation indique les mentions qu'elle doit comprendre. Il faut que, grâce à elles, il soit possible de savoir exactement quel est l'aéronef qu'on aperçoit dans l'espace. Le nom, la nationalité et le domicile de son propriétaire seront donc les indications essentielles. L'inscription devra contenir, en outre, une description de l'aéronef et indiquer le lieu et la date de la fabrication, la marque nationale, le port d'attache et la date de l'inscription. Le registre sur lequel chaque aéronef est immatriculé signalera aussi les mutations qui s'opèrent dans son état civil. Sur ce registre, les appareils seront inscrits sous des numéros d'ordre, qui figureront sur leur enveloppe à côté de leur marque nationale.

En dehors de ces mentions, les Délégués de quelques Puissances en avaient proposé certaines autres que la Commission n'a pas jugé devoir accepter.

Ainsi, la Délégation de Danemark, appuyée par celle de Grande-Bretagne, avait demandé que, conformément à ce qui a lieu dans le droit maritime, on inscrivît sur le registre national les droits acquis, par exemple les droits de gage et d'hypothèque intéressant les aéronefs. Il a paru à la Commission que par une telle mention, un peu prématurée dans l'état actuel de la navigation aérienne, la Conférence s'engagerait dans des questions délicates de droit privé qui ne sont pas dans son programme. La Russie, d'autre part, avait émis l'idée de faire figurer sur le registre le nom du pilote responsable. La Commission a estimé que le nom du propriétaire, que comprend l'immatriculation, permettra d'identifier à ce point de vue l'aéronef. L'obligation de faire l'indication demandée par la Russie serait, d'ailleurs, une charge considérable et difficile pour les propriétaires; les grands établissements pour la navigation aérienne auraient à inscrire pour chaque aéronef tous les employés qui sont destinés à servir tantôt sur un aéronef tantôt sur un autre; ne faudrait-il pas, de plus, procéder toujours à une nouvelle inscription lorsque, ce qui arrivera souvent, un pilote est remplacé par un autre?

Il peut être intéressant, spécialement au moment de l'atterrissage, de pouvoir identifier un aéronef sans avoir à consulter les listes mentionnant son immatriculation. On a dès lors décidé qu'un « certificat de nationalité » serait délivré à tout aéronef. Mais il faut bien comprendre ce terme. Le certificat dont il est ici question fait preuve de la nationalité de l'aéronef. Cependant cette preuve n'est pas irréfragable, puisqu'il se pourrait que, la nationalité ayant été perdue, le certificat

subsistât. Ce certificat doit consister dans une copie certifiée des mentions portées au registre-matricule.

B. — *Convient-il de publier et d'échanger entre États une liste officielle des aéronefs?*

A l'exception de l'Allemagne, de l'Italie (Ministère de l'Intérieur) et de la Suisse, les Puissances ont considéré, dans leurs Mémorandums, qu'il y avait lieu d'édicter à la charge des États l'obligation internationale de publier et d'échanger entre eux les listes d'immatriculation de leurs aéronefs.

Tel a été également l'avis de la première Commission. Celle-ci a décidé que, chaque année, au mois de janvier, les Etats se communiqueraient des copies des inscriptions effectuées dans leur registre-matricule durant l'année précédente.

Le motif d'une semblable prescription est qu'il est utile qu'on trouve dans chaque État toutes les indications afférentes aux aéronefs des autres pays. Qu'un ballon libre, un ballon dirigeable ou un appareil d'aviation étranger passant au-dessus d'un territoire y cause un dommage ou y accomplisse un acte interdit ou dangereux, et qu'on en ait distingué sur l'enveloppe les marques d'identification, il importe que l'intéressé puisse, sans devoir aller dans le pays de l'aéronef ou correspondre avec les autorités de ce pays, connaître, sur place, le nom et l'adresse du propriétaire. Il aura alors toutes les facilités pour poursuivre contre lui les sanctions nécessaires.

En réalité, les listes que les États doivent publier et se communiquer auront-elles vraiment cet effet? Quelques Délégués ont émis, sur ce point, certains doutes. Ils ont pensé qu'elles présenteraient surtout un intérêt de statistique : car, d'une part, il sera pratiquement impossible aux États de s'adresser respectivement leurs listes à des intervalles très rapprochés, et, d'autre part, la grande variabilité des propriétaires d'aéronefs fera que des listes, mêmes fréquemment communiquées, ne seront jamais à jour.

Ces objections n'ont pas paru déterminantes à la Commission. Il semble bien, en effet, qu'elles tiennent moins à l'idée même de la publication et de l'échange des listes qu'à la façon dont celle-ci sera en fait réalisée. Si chaque pays avait un Office spécial chargé de réunir tous les renseignements sur les aéronefs et de les adresser au fur et à mesure de leur réception aux Offices respectifs des autres pays, les différents États auraient, avec une rapidité et une exactitude suffisantes, les indications dont ils ont besoin. La publication et l'échange des listes, de quelque manière qu'ils aient lieu, auront, dans tous les cas, pour les États, cette utilité incontestable qu'ils leur permettront de vérifier si chaque pays a bien, comme la Convention le lui impose, communiqué immédiatement les inscriptions des aéronefs de sa nationalité dont le port d'attache est dans le territoire d'un autre État.

Après avoir admis la nécessité de la publication et de l'échange des listes d'immatriculation, la Commission a encore prescrit à tout État contractant de nommer, sur la demande d'un autre État contractant, le propriétaire et le pilote d'un aéronef de sa nationalité. Dans chaque cas qui peut donner lieu à une difficulté, le pays intéressé aura ainsi les indications qui lui sont essentielles. Il va sans dire que, pour être efficace, cette communication spéciale devra être faite rapidement. Telle a été du

reste la pensée de la Commission : il convient d'éviter les lenteurs de la voie diplomatique. Le Gouvernement de l'État à qui des renseignements sont demandés par celui d'un autre État est d'ailleurs tenu de les donner à celui-ci sans exiger qu'il justifie d'un intérêt légitime : une pareille exigence pourrait être considérée comme vexatoire.

Telles sont les résolutions que la première Commission soumet à la Conférence.

Règle 1.

(*Voir règle 1 de la première question supplémentaire.*)

Règle 2.

L'inscription sur le registre-matricule contiendra une description de l'aéronef (nom, système, nombre des machines avec leurs accessoires et leur force motrice en chevaux, capacité en mètres cubes) et indiquera le lieu et la date de la fabrication, la marque nationale, le port d'attache, le nom, la nationalité et le domicile du propriétaire et la date de l'inscription.

Règle 3.

En vertu de l'inscription de l'aéronef, il sera délivré un certificat de nationalité, consistant dans un extrait du registre-matricule et reproduisant les mentions qui y sont portées conformément à la règle 2.

Règle 4.

Les États contractants échangeront entre eux, chaque année au mois de janvier, des copies des inscriptions qui auront été effectuées dans leur registre-matricule durant l'année précédente.

Chaque État contractant sera tenu de nommer, sur la demande d'un autre État contractant, le propriétaire et le pilote d'un aéronef de sa nationalité.

Deuxième question supplémentaire.

Admission de la navigation aérienne dans les limites et au-dessus d'un territoire étranger.

Les États ont-ils sur l'atmosphère au-dessus de leur territoire un droit de souveraineté, limité seulement par un droit de passage innocent au profit des aéronefs? L'espace aérien ne doit-il pas, au contraire, être déclaré libre, sous réserve des droits nécessaires à la conservation des États sous-jacents? Il a paru aux Puissances qu'elles n'avaient pas, dans une Conférence diplomatique, à étudier ce problème pu-

rement théorique. C'est de l'*usage* de l'espace, et non pas de sa *nature* juridique, qu'elles doivent uniquement se préoccuper.

Dans cet esprit, la première Commission a été successivement saisie de trois projets, émanant de la Délégation française, de la Délégation allemande et de la Délégation britannique. Les uns et les autres s'inspiraient de deux idées identiques : il faut accorder des facilités à la navigation aérienne mais en même temps il faut sauvegarder les intérêts légitimes des États. Ces projets différaient seulement sur l'importance qu'il convient de reconnaître à chacune de ces idées.

La proposition de la France, posant en termes exprès le principe de la liberté de la circulation aérienne, — ce qui est bien différent du principe de la liberté de l'espace aérien, — déclarait qu'il ne devait être diminué qu'à un double point de vue : 1° sécurité nationale de l'État sous-jacent; 2° sécurité des personnes et des biens des habitants de cet État. Et, afin de donner toutes garanties à la navigation aérienne, de la soustraire à l'arbitraire et à la diversité, elle demandait que les restrictions au principe fussent déterminées, tout au moins dans leurs lignes générales, par une entente des Etats. La formule du projet français était la suivante : « La circulation aérienne est libre. Il ne peut y être apporté par les Etats sous-jacents d'autres restrictions que celles nécessaires pour garantir leur propre sécurité et celle des personnes et des biens de leurs habitants. »

C'est aussi du principe de la liberté que partait la proposition allemande, mais elle sous-entendait ce principe plutôt qu'elle ne l'exprimait; et, plus soucieuse que la proposition française de ménager les susceptibilités particulières des États, elle laissait à chacun d'eux la faculté de statuer par lui-même sur les restrictions qu'il jugerait nécessaire d'imposer aux aéronefs, nationaux ou étrangers. Trois règles distinctes résumaient cette proposition : « 1° Les aéronefs seront autorisés, en principe, à effectuer leur départ et leur atterrissage dans un territoire étranger et à passer au-dessus d'un territoire étranger. 2° L'Etat sous-jacent gardera la faculté de restreindre cette liberté de la navigation aérienne, faculté qui, cependant, sera subordonnée à une double condition : les restrictions devront être déterminées par l'intérêt de la sécurité de l'État ou par l'intérêt qu'il aura à protéger les personnes et les biens de ses habitants; en outre, les aéronefs étrangers ne pourront pas être traités moins favorablement que les aéronefs du pays. 3° Il n'y aura que deux exceptions aux principes susénoncés : l'une, motivée par un droit de rétorsion; l'autre, se rapportant au cabotage aérien ».

La proposition de la Grande-Bretagne était au fond très différente des propositions française et allemande. En effet, elle jugeait inutile toute déclaration, directe ou indirecte, du principe de la liberté de la navigation; et, si elle déclarait raisonnable de ne limiter le passage des aéronefs que dans l'intérêt de la sécurité nationale et de celle des habitants, elle considérait qu'on devait, pour les restrictions à admettre, s'en rapporter exclusivement à la *courtoisie internationale :* on ne saurait supposer qu'un État impose des restrictions qui ne seront point nécessaires. Elle estimait, d'autre part, que les Etats devaient pouvoir, si cela leur semblait indispensable, traiter les

aéronefs nationaux plus favorablement que les aéronefs étrangers. Ses stipulations étaient les suivantes : « 1° Chaque État aura le droit de prendre les mesures qu'il voudra pour restreindre la navigation aérienne au-dessus de son territoire, du moment que ces mesures lui semblent indispensables à la défense nationale. Cette faculté lui permettra de déterminer des endroits spéciaux pour l'atterrissage des aéronautes étrangers, de prescrire les zones interdites où la navigation ne sera pas permise et qui seront marquées sur les cartes aéronautiques, et en cas d'urgence d'interdire le passage de tout aéronef étranger au-dessus de son territoire, pourvu que l'avis en ait été donné clairement. 2° Chaque État doit, à titre de courtoisie internationale, s'engager à ménager toutes les facilités raisonnables aux aéronefs étrangers pour naviguer au-dessus de son territoire ou pour y atterrir, sauf telles restrictions qu'il croit absolument indispensables pour assurer la sécurité de ses nationaux. 3° Il n'y aura que deux exceptions aux principes sus énoncés : l'une, motivée par un droit de rétorsion; l'autre, se rapportant au cabotage aérien ».

La première Commission, en possession de ces projets, se trouvait ainsi avoir à statuer sur deux questions distinctes :

1° Convient-il d'affirmer, par une déclaration, le principe de la liberté de la navigation aérienne? Si on ne pose pas le principe, doit-on tout au moins obliger les États à laisser pénétrer dans leur atmosphère les aéronefs étrangers?

2° Le droit pour les aéronefs d'être admis à la circulation dans les limites ou au-dessus d'un territoire étranger peut-il, et dans quelle mesure, être soumis à des restrictions?

Quelles ont été, sur chacun de ces points, les solutions données par la Commission?

L'insertion dans la convention du principe de la liberté de la navigation aérienne pouvait présenter pour celle-ci un sérieux avantage; car, permettant, en cas de doute, de faire prévaloir l'idée de la liberté sur celle de l'interdiction, elle aidait à son développement. Elle rencontra cependant au sein de la Commission une vive opposition. On fit contre elle trois sortes d'objections. On en releva d'abord les dangers : un pareil principe peut entraîner des conséquences qu'il est dès maintenant impossible de prévoir et qu'il sera peut-être imprudent aux États d'accepter. On en montra ensuite l'inutilité : les restrictions au principe qu'il faudra nécessairement introduire peuvent être de telle nature qu'elles le détruisent entièrement. La Délégation des Pays-Bas, d'accord avec celle de Suisse, présenta à ce double point de vue les observations suivantes : « On prétend, dit-elle, que les restrictions au principe reposeront sur les intérêts supérieurs de la sécurité de l'État ou de ses habitants. Mais quelle sera la signification donnée à ces termes? Les exceptions devront-elles être entendues *stricto sensu* ou *lato sensu*? Résulteront-elles de règlements de police ou de mesures législatives? Il semble bien que ce soit cette dernière interprétation qu'il convienne de leur donner. Mais, dans ce cas, ces restrictions pourraient avoir pour conséquence de détruire le principe de liberté!... Si les restrictions ne peuvent se baser que sur les exigences de la sécurité de l'État et de celle de ses ressortissants, il y aura, en dehors de ces cas, bien des dispositions par lesquelles la

liberté de la navigation sera restreinte et qui, quoique considérées par les États comme indispensables, seront par cela même défendues. Par exemple, un État inscrit dans sa législation pénale des dispositions qui ne regardent ni la sécurité de l'État, ni l'intérêt des personnes et des biens; les autres États ne pourront-ils pas élever contre elles des réclamations? » La même Délégation fit enfin remarquer que l'admission du principe de la liberté dans une Convention internationale aurait en définitive pour résultat « de changer la situation puisqu'elle renverserait l'*onus probandi*, de forcer les États à sacrifier leur sécurité en les obligeant, dans chaque cas, à prouver qu'ils se trouvent dans un cas d'exception ».

La Commission a estimé que, sans affirmer le principe de la libre circulation aérienne, les États devaient admettre les aéronefs étrangers dans les limites et au-dessus de leur territoire.

Mais, si on reconnaissait aux aéronefs cette possibilité de circuler à l'étranger, devait-on la leur attribuer comme une faculté soumise au bon vouloir des États, ou au contraire comme un droit véritable? La question fut aussitôt soulevée dans la Commission. Il y avait ici une différence importante entre les projets allemand et français et la proposition britannique : la Grande-Bretagne, en appliquant à la navigation aérienne les règles de la courtoisie internationale, faisait en définitive dépendre de la seule bienveillance des Gouvernements la situation des aéronautes. La dissidence, heureusement, ne dura pas. Les Puissances s'étant montrées unanimes à considérer la circulation internationale comme un fait normal, qui devrait sans hésitation être reconnu et muni de droits juridiques établis par une Convention internationale, la Grande-Bretagne modifia sa manière d'exprimer la règle fondamentale et supprima de son projet les mots : « *à titre de courtoisie internationale* ». Cette concession, capitale au point de vue de la rédaction, permit dès lors à la Commission de décider, par un accord général, que chaque État admettrait la circulation des aéronefs des autres États contractants dans les limites et au-dessus de son territoire. Ainsi, elle posait la base d'une Convention qui donnerait un minimum de droits à la navigation aérienne.

Quelle est exactement la portée d'une pareille disposition? Elle signifie certainement que les États ne doivent rien faire pour empêcher les aéronefs de pénétrer sur leur territoire ou dans leur atmosphère. Mais ne veut-elle pas dire encore qu'ils doivent tout faire pour leur faciliter cette entrée? Est-ce un devoir positif ou un devoir purement négatif qu'elle leur impose? La question présente un grand intérêt spécialement au point de vue du droit privé. Il se peut, par exemple, que, d'après la législation intérieure d'un État, les propriétaires du sol de cet État aient sur l'atmosphère un droit si étendu qu'ils puissent, directement, ou au moins indirectement en se prévalant du dommage que leur cause le simple passage des aéronefs, empêcher la navigation aérienne; l'État satisfera-t-il aux obligations de la Convention en tolérant cet état de choses; ne devra-t-il pas au contaire faire le nécessaire pour en assurer la modification? En d'autres termes, en s'engageant à admettre la circulation des aéronefs étrangers dans les limites et au-dessus de son territoire, un État s'engage-t il uniquement à l'admettre dans les conditions qu'autorise actuellement sa législation intérieure? La Commission a été d'avis que les États devaient non seulement ne pas

aggraver leur législation existante, mais encore la modifier si elle excluait la possibilité d'entrer et de circuler chez eux.

Le droit qui appartient ainsi aux aéronefs de voyager dans l'atmosphère et de séjourner sur le territoire des différents pays doit-il être cependant sans limites ?

On a été d'accord pour décider qu'il devait souffrir des restrictions, car il est des intérêts importants que les Etats ne sauraient négliger et qui seraient compromis par l'admission illimitée de la navigation dans les airs. Quels sont donc ces intérêts ? Ici, l'entente a disparu. La majorité des Puissances a entendu donner des bornes aux intérêts des Etats. D'après elle, la circulation ne devra être restreinte que dans l'intérêt de la *sécurité* de l'État et dans celui de la *sécurité* des personnes et des biens de ses habitants. Il faut ainsi que la sécurité nationale et celle des particuliers se trouvent en question. Dans quels cas en sera-t-il vraiment ainsi ?

La Délégation française, se rendant compte que ces termes ne laissaient pas d'être un peu vagues, demandait qu'on les définît dans la mesure du possible ; elle proposait, en conséquence, de ramener aux idées suivantes les limitations motivées par la sécurité : 1° Défense aux aéronefs de circuler dans l'espace en deçà d'une certaine hauteur ; 2° Défense aux aéronefs de circuler au-dessus ou aux alentours de certaines portions du territoire, notamment des zones militaires ou dangereuses ; 3° Prohibition de transporter certains objets déterminés ; 4° Droit pour l'Etat territorial d'exercer sur les aéronefs, dans toute son atmosphère, un droit de police et de surveillance douanière ; 5° Droit pour l'État sous-jacent d'empêcher, sans autorisation, le passage dans l'espace et au-dessus de son territoire des aéronefs militaires et de police étrangers ; 6° Droit pour l'État sous-jacent de soumettre à sa juridiction et à ses lois les actes passés à bord des aéronefs, lorsque ces actes touchent de quelque manière à son droit de conservation.

Mais la Commission n'a pas cru pouvoir se rallier à cette proposition de la France. Elle la trouva difficile à réaliser et de nature, par sa précision, à gêner les Etats. Elle s'est dès lors contentée de laisser à chaque Etat le soin de statuer sur ce qu'il considérerait nécessaire à sa propre sécurité et à celle des personnes et des biens de ses habitants. Il a, d'ailleurs, été entendu, à ce sujet, qu'en parlant des *biens* des habitants on comprenait sous cette expression toutes les choses immobilières et mobilières, les droits aussi bien que les objets corporels.

Telles sont les seules restrictions qui peuvent être apportées par les États à la liberté de circulation des aéronefs. Ces restrictions ont été elles-mêmes, à deux points de vue, limitées :

1° Il va de soi, tout d'abord, qu'elles ne sauraient être appliquées aux cas de nécessité : la force majeure fait exception à toutes les règles. Le séjour exigé par la nécessité ne pourra donc, en aucun cas, être refusé aux aéronefs de l'Etat contractant. Mais on doit comprendre cette règle dans un sens raisonnable. Il faut que l'intéressé établisse d'une façon certaine qu'il a été réellement dans un cas de nécessité, et l'État, obligé de le recevoir, peut examiner s'il est vraiment de bonne foi. Il est à craindre, en effet, qu'un individu, ayant des intentions dangereuses pour la

sécurité d'un Etat, ne simule ou n'exagère une nécessité pour pénétrer librement dans son territoire.

2° Afin d'éviter que les restrictions à la liberté des aéronefs ne soient excessives, — ce qui, on l'a vu, était la préoccupation de la Délégation française quand elle demandait à les définir, — la Commission a décidé, en second lieu, de les appliquer sans aucune inégalité aux aéronefs nationaux et aux aéronefs de chaque autre Etat contractant. Il y a là sans nul doute une garantie sérieuse. On ne peut évidemment supposer qu'un Etat prendra des restrictions sans nécessité lorsqu'il saura que ces restrictions doivent s'appliquer à ses nationaux aussi bien qu'aux étrangers : il ne vexera pas les premiers pour le seul plaisir de nuire aux seconds; l'opinion publique, d'ailleurs, ne le permettrait pas. Cette règle n'a, au surplus, aucun inconvénient. Généralement les restrictions qu'un État est amené à prendre dans l'intérêt de sa sécurité doivent avoir, pour être efficaces, un caractère universel : il est souvent utile de cacher aux nationaux ce qu'on veut céler aux étrangers; les uns peuvent même, dans certains cas, être plus dangereux que les autres. Enfin, elle n'a en soi rien de bien nouveau : beaucoup de traités de commerce et de navigation reconnaissent que les navires de chacune des parties contractantes jouiront dans les ports et eaux de l'autre partie du même traitement que les navires nationaux, de sorte qu'on ne saurait leur imposer une restriction sans l'appliquer aussi aux navires indigènes. Une certaine opposition a été faite cependant à la règle au sein de la Commission, notamment de la part des Délégations d'Autriche, de Grande-Bretagne et de Russie, qui la trouvaient trop générale.

En réalité, comprise comme elle doit l'être, cette règle n'est pas aussi absolue qu'elle le paraît. Ce qui est absolument défendu, c'est d'édicter d'*une manière générale* des restrictions qui seraient appliquées aux étrangers et ne le seraient pas aux nationaux. Un Etat, par exemple, ne pourrait déclarer sa frontière ou son territoire fermé à tous les aéronefs étrangers et ouvert au contraire à tous les aéronefs nationaux. Mais il ne résulte nullement de là qu'il lui soit interdit de dispenser un aéronef d'une restriction déterminée qu'il aura prononcée. Il lui appartient, en vertu de sa souveraineté, d'accorder des autorisations *individuelles*, des permis *spéciaux;* et il pourra alors arriver qu'en fait les personnes à qui il aura donné une certaine autorisation soient des nationaux et non des étrangers. Ce n'est pas à dire pour cela qu'on ait entendu écarter en ce cas la règle de l'égalité de traitement entre les nationaux et les étrangers. Les aéronefs étrangers peuvent, en définitive, tout comme les aéronefs nationaux, obtenir des permis individuels; seulement, pour la délivrance de ces permis, on ne s'attache pas à la nationalité du postulant mais uniquement à la confiance que celui-ci inspire. Ainsi, un Etat, dans l'intérêt de sa propre sécurité, a interdit à toute navigation aérienne une certaine zone autour d'une forteresse : il pourra, par une permission spéciale, autoriser un habitant de cette forteresse à circuler au-dessus d'elle; il pourra accorder la même autorisation à un savant étranger qui lui semblerait offrir des garanties suffisantes.

N'y a-t-il pas toutefois des cas où, contrairement à la règle, des restrictions à la liberté des aéronefs pourront, *même d'une manière générale*, être imposées aux étrangers sans l'être aux nationaux ? On peut imaginer certaines circonstances où cela serait

utile. On se trouve, par exemple, à la veille d'une guerre; un Etat peut, dans cette situation, avoir un grand intérêt à laisser une liberté de manœuvre complète à ses propres aéronefs, mais à interdire le droit de naviguer au-dessus de son territoire aux aéronefs étrangers; un aéronef étranger, même n'appartenant pas à son futur ennemi, pourrait rendre d'inestimables services à celui-ci en découvrant et en rapportant les projets de mobilisation de l'État. C'est précisément l'hypothèse que la Délégation britannique signalait à la Commission pour demander qu'une brèche fût faite au principe qui impose l'application aux nationaux comme aux étrangers des restrictions à la liberté de circulation. Il est une seconde hypothèse que l'on a également indiquée : il se peut qu'à la suite d'un acte accompli dans un pays par le sujet d'un État étranger la population de ce pays soit vivement excitée contre tous les nationaux de cet État; il est alors opportun de défendre provisoirement aux seuls ressortissants de l'Etat étranger la circulation dans les limites et au-dessus du territoire. La première Commission a été d'avis qu'il convenait de laisser à la Commission de rédaction le soin de rédiger une règle qui tînt compte des observations de la Grande-Bretagne. Toutefois, elle a appuyé sur ce point que le droit de l'État d'imposer des restrictions à la liberté des aéronefs étrangers ne devrait être exercé que dans des circonstances extraordinaires, de sorte que la mesure prise eût seulement un caractère transitoire.

Une distinction entre les aéronefs nationaux et les aéronefs étrangers doit pouvoir être faite encore à un autre point de vue. Dans la plupart des pays, quoique la mer soit libre, on réserve au pavillon national la navigation maritime entre les ports du même État : c'est ce qu'on appelle le cabotage maritime. Et toujours les traités internationaux prévoient le monopole du cabotage attribué aux nationaux pour le respecter. La Commission n'a vu aucun motif de n'en point décider de même pour le cabotage aérien, c'est-à-dire pour la circulation aérienne professionnelle qui ne dépasse pas le territoire d'un État.

Quant à l'établissement de lignes internationales de communication aérienne, il doit dépendre de l'assentiment des États intéressés.

Il a enfin paru à la Commission qu'une dernière exception devait être apportée au principe de l'assimilation des aéronefs portant la marque nationale et des aéronefs appartenant à une autre des parties contractantes. Lorsque la législation d'un Etat a soumis la navigation aérienne à des restrictions rigoureuses, chacun des autres États doit être libre d'user d'un droit de rétorsion en appliquant aux aéronefs qui relèvent de cet État un régime analogue : l'État en question ne pourrait alors se plaindre de voir ses aéronefs trouver, à l'étranger, le même accueil qui chez lui est ménagé à tout aéronef. La rétorsion est, d'ailleurs, un procédé admis par le droit international.

Toutes les restrictions et les réserves que la Commission a ainsi prévues devront être immédiatement publiées et notifiées aux Gouvernements intéressés. Il leur importe, en effet, de les connaître dans le délai le plus bref.

La première Commission soumet, en conséquence, à la Conférence la rédaction suivante :

Règle 1.

Chaque État contractant admettra la circulation des aéronefs des autres États contractants dans les limites et au-dessus de son territoire, sauf les restrictions nécessaires pour garantir sa propre sécurité et celle des personnes et des biens de ses habitants.

Les États contractants s'engagent à conformer à la disposition de l'alinéa précédent le droit privé de leur pays.

Le séjour exigé par la nécessité ne pourra être refusé, en aucun cas, aux aéronefs d'un État contractant.

Règle 2.

Les restrictions ordonnées par un État contractant, conformément à la règle 1, alinéa 1, seront appliquées sans aucune inégalité aux aeronefs nationaux et aux aéronefs de chaque autre État contractant.

Cette obligation ne s'étend pas aux mesures qu'un État prendrait dans des circonstances extraordinaires pour assurer sa défense nationale.

Règle 3.

Chaque État contractant a la faculté de réserver le transport professionnel de personnes et de marchandises, ayant lieu entre deux points de son territoire, aux aéronefs nationaux seuls ou aux aéronefs de certains États contractants ou de soumettre cette navigation à des restrictions spéciales.

L'établissement de lignes internationales de communication aérienne dépend de l'assentiment des États intéressés.

Règle 4.

A l'égard d'un État contractant qui ordonne des restrictions de la nature visée à la règle 1, alinéa 1, des dispositions analogues pourront être appliquées par chaque autre État contractant.

Règle 5.

Les restrictions et les réserves prévues par les règles 1 à 4 seront immédiatement publiées et notifiées aux Gouvernements intéressés.

B. — AÉRONEFS PUBLICS.

Question XV.

De la situation juridique des aéronefs publics.

Une triple question doit être envisagée :

1° Les règles qui précèdent sont-elles applicables, et dans quelle mesure, aux aéronefs publics ?

2° Ne convient-il pas d'édicter des règles spéciales aux aéronefs publics ?

3° Faut-il notamment leur reconnaître les privilèges de l'exterritorialité ?

Le principe dont il faut partir pour fixer la situation des aéronefs publics est qu'on doit leur appliquer les règles édictées pour les aéronefs privés : ils auront ainsi une nationalité, et leur marque nationale sera celle de l'État dont ils dépendent ; ils auront de même un état civil qui les personnifie. Telle est la solution qu'ont admise unanimement les Puissances, dans leurs Mémorandums ; c'est celle qu'a consacrée également sans hésitation la première Commission. Mais la Commission de même que les Puissances ont été aussi d'accord qu'on ne pouvait considérer ce principe comme absolu, qu'il convenait d'y apporter des exceptions. Ces exceptions s'imposent nécessairement en raison du caractère particulier des aéronefs publics. Affectés au service d'un État et commandés par un fonctionnaire dûment commissionné de cet État, ces aéronefs se rattachent, en effet, à la puissance souveraine. Les exceptions au principe seront-elles cependant les mêmes pour toutes les espèces d'aéronefs publics ? La nature des services dont ils sont chargés et le caractère des fonctionnaires qui les dirigent doivent avoir ici leur influence. S'ils ont tous un lien avec l'État, ils ne sont pas tous reliés à lui au même degré et de la même manière : certains lui sont plus étroitement unis, en ce sens qu'ils représentent la souveraineté elle-même de l'État et en sont, en quelque sorte, une émanation. Il convient, à cet égard, de faire une place à part aux aéronefs militaires et aux aéronefs de police : ceux-ci doivent être soumis à des exceptions qui n'existeront pas pour les autres aéronefs publics.

A. — *Exceptions communes à toutes les espèces d'aéronefs publics.*

Il est impossible dans le présent Rapport d'énumérer d'une façon précise et complète les privilèges particuliers auxquels ont droit toutes les catégories d'aéronefs publics, car l'indication de ces privilèges dépend des résolutions prises à divers points de vue par les autres Commissions, et celles-ci n'ont pas encore terminé entièrement leurs travaux. On ne saurait donc indiquer ici que des idées générales, en les accompagnant de certains exemples.

Les aéronefs publics se trouvant sous l'autorité même de l'État, il faut dire, notamment, qu'ils ne seront pas assujettis aux formalités qui impliquent pour les aéronefs privés un contrôle de l'État destiné à assurer l'accomplissement de certaines conditions. Il s'ensuit que, par exemple, on ne saurait subordonner la circulation des aéronefs publics, comme celle des aéronefs privés, à l'octroi d'un permis de navigation ; ce permis, qui a pour but de permettre à une autorité de l'État de s'assurer que l'appareil est en situation de naviguer, n'a aucune raison d'être lorsqu'il s'agit d'un aéronef au service de l'Etat lui-même ; car celui-ci, à cause des intérêts dont il a la garde, aura toujours soin d'en contrôler la valeur avant d'en faire usage. Pour un motif analogue, il ne faudra pas davantage demander aux pilotes et aux mécaniciens des aéronefs publics la justification d'un brevet d'aptitude : par cela seul que l'Etat a donné commission à une personne pour diriger un aéronef à son service, on peut être certain que cette personne satisfait à toutes les conditions d'aptitude exigées. Cela ne veut pas dire toutefois que le pilote d'un aéronef public

devrait être reconnu apte à conduire un aéronef privé sans brevet d'aptitude spécial, car ce n'est pas la personne du conducteur d'un aéronef public que l'on a en vue quand on le dispense d'un brevet d'aptitude, mais l'administration qui le commissionne et à laquelle seule on fait crédit.

Si des privilèges doivent être ainsi reconnus aux aéronefs publics, leur caractère ne doit-il pas, à l'inverse, avoir pour conséquence de les soumettre à des aggravations particulières?

Les Mémorandums de certaines Puissances, par exemple de la Bulgarie, du Danemark, de la Grande-Bretagne et du Luxembourg, demandaient que les aéronefs publics ne fussent admis à franchir la frontière qu'avec l'autorisation du pays au-dessus duquel ils veulent circuler. Et cette théorie a été reprise au sein de la Commission par la Délégation de Grande-Bretagne, spécialement en ce qui concerne les aéronefs employés à des missions scientifiques : il lui paraissait que dès qu'un État était responsable de la conduite d'un aéronef, celui-ci ne devait pas circuler à l'étranger sans une autorisation, quel que fût le service dont il était chargé. Mais, sur les observations du Président de la Commission et du Président de la Conférence qu'on ne voyait aucune raison de restreindre la circulation de ces aéronefs qui, par leur lien avec l'État, offraient même plus de garanties que les aéronefs privés, la Grande-Bretagne n'insista pas sur son opinion, et la Commission a finalement décidé qu'il n'y avait point lieu d'obliger les aéronefs publics — qui ne sont pas des aéronefs militaires ou des aéronefs de police — à se munir d'une autorisation pour naviguer à l'étranger. Une situation spéciale a été reconnue, toutefois, aux aéronefs publics desservant des lignes internationales de communication : ceux-ci doivent avoir une concession résultant d'un accord entre les États intéressés.

B. — *Exceptions spéciales aux aéronefs militaires.*

De tous les aéronefs publics, les aéronefs militaires sont ceux qui ont avec l'État dont ils dépendent le lien le plus étroit : ils sont en définitive une partie de sa force armée; par le service dont ils sont chargés ils représentent au plus haut degré la puissance souveraine.

De cette définition de l'aéronef militaire découle logiquement la nécessité de lui appliquer une série de règles particulières, en dehors même des dispositions concernant les aéronefs publics en général.

a) Les aéronefs militaires auront, comme tous autres, privés ou publics, un état civil qui les individualise. Mais on ne saurait imposer l'obligation de les inscrire sur les registres-matricules où sont mentionnés les aéronefs privés et les aéronefs publics d'une autre catégorie, comme ceux ayant un but scientifique ou faisant des services de transports; dépendance de la force armée d'un État, ils ne pourrront être enregistrés que dans des registres *spéciaux, dressés par les autorités militaires.* Et les listes constituées par ces registres ne devront être l'objet d'aucune publication et d'aucune communication entre les États : il ne peut être question pour les aéronefs militaires d'un échange de listes comme pour les autres aéronefs. Rendre public le tableau des

aéronefs militaires d'un État, ce serait dans la réalité divulguer une partie du plan de mobilisation.

b) Étant l'expression la plus haute de la puissance de l'État, la marque nationale des aéronefs militaires ne devra pas être, comme pour les aéronefs privés et les aéronefs publics de transports ou de science, simplement une lettre de nationalité : celle-ci ne correspondrait point à leur caractère militaire. Elle sera pour eux le signe même de la souveraineté de leur État. Quel sera ce signe? Chaque Etat le choisira dans sa pleine indépendance et le notifiera aux autres Etats contractants, afin qu'en apercevant un aéronef militaire on puisse aisément savoir à quel pays il appartient. Ce signe sera vraisemblablement le drapeau national lui-même, précisé par sa forme. Le fait que la marque nationale des aéronefs militaires n'est pas la même que celle des aéronefs privés et des autres aéronefs publics permettra, d'autre part, de les en distinguer facilement à la vue.

c) Le caractère militaire des aéronefs entraîne encore une autre particularité. Il est des cas où, d'après la Convention, un aéronef militaire a des avis à donner aux autorités d'un territoire étranger : c'est ce qui aura lieu, notamment, après qu'il aura opéré son atterrissage ou au moment où il effectue son départ; cela se produira également, ainsi qu'on le verra plus loin, lorsque son séjour aura pour cause la nécessité. Dans ces cas, les autorités auxquelles il devra s'adresser ne seront pas les autorités civiles, de police ou fiscales, mais une autorité militaire. C'est la solution qu'impose la nature spéciale de l'aéronef. Il convient, en effet, que, pour ménager leur dignité, les officiers n'aient jamais affaire qu'à leurs pairs.

Mais de quelle manière l'autorité militaire pourra-t-elle intervenir? La chose sera aisée si l'aéronef atterrit dans un camp où des troupes sont en manœuvre ou devant l'habitation d'un officier. Ces cas, toutefois, seront exceptionnels. Le plus souvent, l'atterrissage se produira en pleine campagne, loin de toute autorité militaire, là où l'autorité la plus proche est une autorité civile. Faudra-t-il alors que le commandant de l'aéronef s'adresse à l'autorité militaire; s'il recourt à l'autorité civile, sera-ce seulement pour la charger d'avertir l'autorité militaire la plus voisine? Il en résulterait de longs délais pendant lesquels l'aéronef demeurerait sans surveillance. Ce procédé s'accorderait, de plus, assez mal avec les pratiques administratives de certains pays qui, comme la France et la Grande-Bretagne, n'admettent pas facilement que des communications se fassent *directement* avec les autorités militaires, sans l'intermédiaire du pouvoir civil. Aussi, afin d'éviter ces conséquences, la Commission a-t-elle décidé que le commandant avertira simplement l'autorité *compétente* du pays : ce qui, suivant les pays, pourra être l'autorité militaire ou l'autorité civile; si c'est une autorité civile, celle-ci devra prévenir *immédiatement* l'autorité militaire, de manière que l'aéronaute ne reste pas longtemps en tête à tête avec la première. A cette fin, les Gouvernements pourraient remettre à leurs autorités civiles un télégramme qu'elles devraient, au cas où elles sont averties de l'atterrissage d'un aéronef militaire, envoyer de suite à l'autorité militaire : la remise de ce télégramme, en même temps qu'elle leur indiquerait ce qu'elles ont à faire, leur montrerait la nécessité d'un prompt avertissement. Bien entendu, si exceptionnellement l'aéronef tombait dans

un camp, l'autorité militaire, alors présente, pourrait intervenir directement : il serait en effet puéril que l'aéronaute eût à s'adresser à une autorité civile pour que celle-ci avertisse l'autorité militaire déjà prévenue. Comment, dans chaque pays, l'aéronef qui atterrit connaîtra-t-il l'autorité *compétente;* comment saura-t-il si, d'après les pratiques administratives du pays, il doit s'adresser d'abord à l'autorité civile ou s'il peut, au contraire, saisir directement l'autorité militaire? Les Gouvernements, dans les communications qu'ils échangeront en matière aéronautique, se feront connaître leurs autorités compétentes.

d) La circulation des aéronefs militaires dans les limites et au-dessus du territoire des États étrangers doit aussi, en raison de leur caractère, faire l'objet de stipulations particulières. A quel régime convient-il donc de la soumettre?

Les Puissances, dans leurs Mémorandums, à l'exception de la Bulgarie et de la Russie qui préconisaient l'idée d'arrangements spéciaux, ont toutes été d'avis qu'il fallait prévoir, dans la Convention, des dispositions pour régler les voyages des aéronefs militaires vers des pays étrangers. Mais elles n'étaient point d'accord sur la façon d'opérer ce règlement. Deux systèmes, très différents, se trouvaient ici en présence.

La France, la Grande-Bretagne et l'Italie estimaient que non seulement le départ et l'atterrissage dans un État étranger, mais aussi le passage au-dessus du territoire de cet État, doivent de plein droit être interdits aux aéronefs militaires, que seule une autorisation ou une invitation expresse de l'État peut leur permettre d'entrer sur son territoire ou dans son atmosphère : la permission pourrait d'ailleurs être individuelle ou générale, pour les aéronefs comme pour les États. Ces Puissances, en faveur de leur opinion, faisaient remarquer qu'un État, d'après le droit des gens, ne saurait jamais exercer sa souveraineté en dehors de ses frontières, et qu'en définitive les aéronefs militaires constituent la représentation même de la souveraineté.

L'Allemagne partait d'un autre principe. Elle ne voulait pas poser une règle absolue, mais elle reconnaissait à chaque État la pleine liberté de régler, en ce qui le concerne, la situation des aéronefs militaires : il pourrait, en ne prenant conseil que de ses intérêts, interdire ou soumettre à telles ou telles conditions le départ, l'atterrissage ou le passage des aéronefs militaires de tous les pays ou uniquement d'un pays déterminé, dans une mesure d'ailleurs plus ou moins large.

Les systèmes pouvaient ainsi se résumer en ces formules contraires :

1° Interdiction de la navigation, sauf autorisation (système français, britannique ou italien).

2° Faculté de la circulation, sauf pleine liberté de l'interdire ou de la restreindre (système allemand).

La première Commission, à titre de transaction, s'est ralliée à un troisième système, qui combine ces deux formules en distinguant, pour leur application, deux hypothèses différentes : 1° Un aéronef militaire veut atterrir dans un État étranger et

reprendre l'air après avoir fait escale. 2° L'aéronef veut seulement traverser l'atmosphère d'un territoire étranger pour aller atterrir soit dans son propre pays, soit dans un Etat tiers. Considérant que, par le simple passage aérien à une certaine hauteur, les intérêts de l'État sous-jacent ne sont pas mis en cause au même degré que par l'admission de l'aéronef au cœur du territoire, elle a décidé que : 1° le départ et l'atterrissage des aéronefs militaires d'un Etat contractant dans le territoire d'un autre État contractant ne seront admis qu'avec l'autorisation de ce dernier Etat ; 2° le passage des aéronefs militaires d'un État contractant sera admis au-dessus du territoire d'un autre État contractant, s'il n'a pas été interdit par ce dernier État : celui-ci pouvant d'ailleurs, sans l'interdire, le soumettre à certaines conditions déterminées. Ce sont donc les intérêts des États, dont ils sont les seuls juges, qui doivent régler dans leurs rapports respectifs la circulation des aéronefs militaires. Il s'ensuit que chaque Etat aura le droit d'observer à l'égard des autres une attitude différente, plus ou moins rigoureuse, sans que ceux-ci puissent jamais lui en faire un grief. La faculté d'autoriser, d'interdire ou de réglementer, reconnue dans l'un ou l'autre cas aux États, ne doit être, au surplus, soumise à aucune espèce de restrictions : l'autorisation pourra être accordée spécialement ou une fois pour toutes ; l'interdiction pourra être individuelle ou générale ; la réglementation pourra être faite de la façon la plus diverse.

Il semble bien qu'avec ce système de la Commission on donne une complète satisfaction aux partisans de chacune des deux théories absolues.

Puisque, dans un même État, les aéronefs militaires étrangers peuvent ainsi être différemment traités suivant leur nationalité, il ne saurait donc plus s'agir, en ce qui les concerne, du principe, admis pour les aéronefs privés et les autres aéronefs publics, que les aéronefs étrangers doivent être sur un pied d'égalité avec les aéronefs nationaux. Un pareil principe s'accordait nécessairement assez mal avec le caractère de cette catégorie d'aéronefs. Il n'en résulte pas cependant que les garanties prises par un État vis-à-vis des aéronefs privés et des autres aéronefs publics, pour sa sécurité et celle de ses habitants, ne devront pas être appliquées aussi aux aéronefs militaires : ceux-ci, s'ils sont admis à la circulation dans un Etat, y sont tenus, comme ceux-là, de respecter, par exemple, les zones interdites.

Qu'arrivera-t-il si l'aéronef militaire d'un État étranger aborde sur le territoire d'un pays où il n'a pas été autorisé à atterrir ou s'il traverse l'atmosphère d'un pays qui a interdit aux aéronefs militaires de cet État le passage au-dessus de son territoire ?

On doit considérer qu'il y a alors une violation de frontière, dont l'État sous-jacent est admis à poursuivre la réparation par les moyens dont il dispose. Il pourra exercer contre l'État dont dépend l'aéronef en faute des représentations diplomatiques. Il pourra aussi retenir l'équipage et poursuivre contre lui les sanctions nécessaires que permet sa législation. Que fera-t-il de l'aéronef lui-même, si celui-ci ne peut partir par ses propres moyens ou s'il n'est pas admis à le faire ? Les autorités locales ne doivent pas confisquer cet aéronef, mais le rapatrier sous remboursement des frais. Il y a ici une situation analogue à celle du militaire qui déserte avec armes et bagages : on se saisit de sa personne et on renvoie, à son État, les armes et les bagages qu'il portait sur lui.

L'entrée sur le territoire et le passage à travers l'atmosphère d'un aéronef militaire n'auront toutefois ces conséquences que s'ils ont été volontaires. Il faut, en effet, tenir compte des cas de nécessité. Dans cette dernière hypothèse, l'atterrissage et la traversée de l'atmosphère ne seront pas regardés comme une violation des droits de l'Etat territorial et on ne pourra refuser à l'aéronef le droit de reprendre l'air aussitôt que cela lui sera possible. C'est là une règle qui trouve son analogie dans le droit, reconnu aux vaisseaux de guerre, d'entrer, en cas de force majeure, dans un port étranger où, autrement, ils n'auraient pas le droit de le faire.

Mais comment définir les cas de nécessité? On peut dire qu'il y a un cas de nécessité lorsque l'aéronef a subi une avarie qui l'a mis dans l'impossibilité de continuer sa route. On peut voir de même une raison de force majeure dans le fait que l'appareil a été, indépendamment de la volonté du commandant, entraîné par la force des vents. Ce dernier cas sera-t-il, dans la réalité, toujours une force majeure? Un membre de la Délégation française a fait observer qu'il pourrait ne point l'être s'il était en définitive la conséquence d'une imprudence de l'aéronaute; et ce membre à ajouté qu'un pilote devrait être considéré comme imprudent, par suite comme non recevable à invoquer l'excuse de la nécessité, si, à proximité de la frontière, il a effectué un départ de nuit, a pris l'air malgré l'annonce de dépressions atmosphériques devant le pousser vers l'étranger, s'est élevé au-dessus des nuages de manière à ne pouvoir reconnaître le sol. Mais à cette observation il a été répondu qu'en somme les cas de nécessité étaient avant tout une question de bonne foi du commandant, et que, cette bonne foi ayant été régulièrement établie, le commandant pourrait se réclamer de la nécessité alors même qu'un léger manque d'attention lui serait reprochable.

Que doit faire un aéronaute dans un cas de nécessité? La Commission a estimé que, dans cette hypothèse, des mesures spéciales s'imposaient tant dans l'intérêt des aéronautes que dans celui de l'État sous-jacent. L'aéronef militaire qui se trouve malgré lui au-dessus d'un territoire étranger est, d'abord, tenu de donner le signe de détresse et d'opérer son atterrissage aussitôt que possible. Il doit ensuite, dès qu'il a atterri, avertir l'autorité compétente du pays qui, comme on l'a dit, sera, suivant les cas, l'autorité civile ou l'autorité militaire. Cette dernière autorité, prévenue directement ou par l'intermédiaire de l'autorité civile, soumettra alors l'aéronef à un examen destiné à déterminer s'il était ou non dans un cas de nécessité. La sauvegarde des aéronefs et la sûreté de l'État exigent qu'il en soit ainsi : des militaires sont, en effet, mieux à même qu'une autorité civile, qui, la plupart du temps, sera d'un ordre secondaire (garde champêtre, agent de police, employé des douanes ou des contributions indirectes), d'apprécier la valeur et l'importance des documents et des témoignages. Sur quoi portera exactement l'examen? Cet examen n'aura d'autre objet que de vérifier si le cas de force majeure, qui est allégué, est ou non justifié. Le commandant de l'aéronef pourrait-il s'opposer à une visite de la nacelle sous prétexte qu'elle contient des appareils ou des instruments dont le secret est nécessaire à la défense nationale? Un membre de la Délégation suisse l'avait demandé; la Commission a jugé qu'il serait difficile de poser une règle à ce sujet. Ce qu'en définitive on doit permettre à l'autorité, c'est d'examiner tout ce qui est de nature à l'éclairer sur l'existence ou la non-existence du cas de nécessité. L'aéronef militaire ne saurait, au reste, opposer à cet examen le privilège de l'exter-

ritorialité ; car, comme on le verra, tant que la force majeure n'a pas été établie, un aéronef militaire ne peut prétendre à un semblable privilège.

c) Les aéronefs militaires, représentant au plus haut degré la souveraineté de l'État et constituant une partie de sa force armée, doivent-ils jouir d'une dernière immunité, consistant dans ce qu'on est convenu d'appeler le privilège de l'exterritorialité?

Les Puissances, dans leurs Mémorandums, se sont divisées sur ce point. L'Allemagne, la Bulgarie, le Danemark, la Grande-Bretagne, le Luxembourg, la Russie et l'Italie (Ministère de la Marine) ont accordé l'exterritorialité aux aéronefs militaires ; l'Autriche-Hongrie, la France, la Suisse et l'Italie (Ministère de l'Intérieur) n'ont pas voulu, au contraire, la leur attribuer. Par analogie avec ce qui est admis pour les vaisseaux de guerre, la première Commission — à l'exception de l'Autriche-Hongrie, du Portugal et de la Suisse, qui ont fait à ce sujet des réserves — a reconnu que les aéronefs militaires participaient à l'indépendance de leur État et ne pouvaient être soumis à une juridiction étrangère. Il convient, toutefois, de déterminer avec soin la portée de ce principe. Et, à cette fin, on doit examiner une double question :

1° Le principe de l'exterritorialité appartient-il en toute hypothèse à un aéronef militaire qui se trouve à l'étranger, ou faut-il distinguer suivant les circonstances dans lesquelles il a pénétré dans le pays?

Le séjour d'un aéronef militaire dans les limites et au-dessus du territoire d'un État étranger peut avoir lieu dans trois cas différents :

1) Il se peut, d'abord, que, volontairement, un aéronef militaire pénètre dans un espace aérien dont l'accès lui est interdit par l'État sous-jacent ou atterrisse sur un territoire qu'il n'est pas autorisé à accoster. Dans cette hypothèse, il ne saurait assurément prétendre à aucuns privilèges, et spécialement se réclamer de l'exterritorialité. Il y a alors une violation de frontière qui, comme on l'a déjà dit, laisse à l'État territorial toute liberté pour faire ce qu'il jugera utile à ses intérêts : il pourra adresser à l'État de l'aéronef des réclamations diplomatiques et poursuivre contre celui-ci les sanctions prévues par ses lois.

Cette hypothèse d'un aéronef militaire violant avec intention la frontière d'un pays étranger et gardant cependant son caractère d'aéronef militaire est, en réalité, assez difficile à concevoir. On ne peut évidemment supposer qu'un État ait chargé un de ses aéronefs de méconnaître les lois d'un autre État. Il faut donc envisager le cas où le commandant de l'aéronef, excédant ses pouvoirs, a de lui-même franchi les limites du pays étranger. Mais alors l'aéronef qu'il dirige n'est plus à proprement parler un aéronef *militaire*, car il n'en remplit pas les conditions : on sait, en effet, qu'une des conditions pour qu'un aéronef ait le caractère militaire est qu'il possède à bord un certificat délivré par son État et établissant qu'il se trouve actuellement dans l'exercice de ses fonctions militaires. Par ce motif seul il ne pourrait donc prétendre au privilège de l'exterritorialité.

2) Il est une seconde hypothèse où on ne saurait, par contre, refuser le privilège de l'exterritorialité à l'aéronef militaire qui pénètre dans les limites et au-dessus du

territoire d'un pays étranger. C'est celle où son séjour est légitime parce qu'il aura reçu une autorisation générale ou spéciale d'atterrir ou parce qu'aucune interdiction n'aura été édictée pour le passage dans l'atmosphère : sa situation est alors tout à fait régulière.

Qu'on suppose d'abord que l'aéronef militaire a été spécialement autorisé par l'État étranger. Dans ce cas, il est impossible de refuser l'exterritorialité, et cela pour deux motifs : 1° l'État étranger a été consulté et aura pu se rendre compte des conséquences possibles de la visite; s'il a autorisé des navires aériens étrangers, c'est qu'il a confiance en eux; 2° la réalisation par l'aéronef de l'autorisation qui lui a été accordée équivaut de sa part à une promesse implicite et non douteuse de loyauté. Et ici, bien entendu, il n'y a pas à distinguer suivant que l'autorisation a été une réponse à une demande faite par l'aéronef ou qu'elle a été spontanée de la part de l'État étranger, c'est-à-dire a constitué une véritable invitation.

Les mêmes motifs commandent une solution semblable lorsque l'entrée de l'aéronef a été la conséquence d'une autorisation générale ou d'une absence d'interdiction.

3) A côté de ces deux hypothèses absolues en sens inverse, il faut en prévoir une troisième, en quelque sorte intermédiaire. Un aéronef militaire est entraîné accidentellement en territoire étranger, alors qu'aucune autorisation d'y pénétrer ne lui a été accordée ou que même une interdiction de passage a été édictée : le cas de nécessité lui permettra-t-il de jouir des avantages de l'exterritorialité?

La Commission a été d'avis que l'aéronef pouvait prétendre à l'exterritorialité mais seulement à la condition qu'il justifierait des circonstances qui l'ont amené malgré lui à violer la frontière : selon que l'excuse d'un cas de nécessité sera ou non reconnue fondée, l'aéronef qui l'invoque devra être considéré comme un aéronef autorisé ou comme un aéronef coupable. Comment se fera cette justification? On a pensé qu'il fallait ici des garanties particulières et on a posé à cet égard des règles précises. La simple affirmation du commandant de l'aéronef n'est pas nécessairement suffisante, car en l'acceptant comme justificative on pourrait craindre qu'un aéronef ne simulât le cas de nécessité pour obtenir le privilège et éviter de la sorte les conséquences de sa conduite illicite. C'est l'État dont les lois ou les intérêts ont été méconnus qui devra constater le cas de nécessité, et il le fera au moyen d'un examen de ses autorités militaires dans les conditions qui ont été précédemment expliquées.

2° Quelles sont les conséquences du privilège de l'exterritorialité appartenant aux aéronefs militaires?

Une première question se pose. L'exterritorialité reconnue aux aéronefs militaires leur est-elle accordée comme un droit ou uniquement par courtoisie? C'est à ce dernier titre, et encore dans le cas seulement d'aéronefs invités par un État étranger, que l'Autriche-Hongrie et la Suisse consentaient à l'admettre. Mais leur opinion n'a pas triomphé devant la Commission. Celle-ci a voulu conférer un véritable *droit* à tous les aéronefs militaires dont le séjour à l'étranger est légitime.

Cette exterritorialité, qui s'explique par la qualité de représentants intimes de leur État reconnue aux aéronefs militaires, doit avoir pour conséquence de les

exempter de la juridiction civile et pénale des tribunaux du pays étranger et de les soustraire à l'action des autorités de ce pays en matière de police et de douane. Elle appartient à l'aéronef en tant qu'il présente une autonomie complète. Les membres de son équipage ont aussi le droit d'en profiter quand ils ont quitté la nacelle. Mais, dans cette hypothèse, elle est subordonnée à certaines conditions. Il faut qu'ils portent l'uniforme militaire : alors seulement ils sont une représentation de leur patrie. On devra dès lors en conclure que les civils qui composent l'équipage d'un aéronef militaire ne peuvent pas bénéficier de l'exterritorialité. Il faut, d'autre part, qu'ils forment un corps distinct ou qu'ils se trouvent dans l'exercice de leurs fonctions. On considérera comme un *corps distinct* une troupe en service, dont les membres sont en rangs, sous la direction d'un chef ; un groupement désordonné des membres de l'équipage ne saurait avoir ce caractère. Des individus isolés ne pourront jouir de l'exterritorialité que s'ils sont dans l'exercice de leurs fonctions : ce sera, par exemple, le cas de l'individu que le commandant aura envoyé pour prévenir de son atterrissage l'autorité compétente du pays.

Le privilège de l'exterritorialité ne peut, évidemment, devenir un moyen pour ceux qui en profitent de commettre des actes préjudiciables aux intérêts du pays où séjourne l'aéronef. Cela est vrai aussi bien en ce qui touche l'aéronef lui-même, envisagé comme une entité autonome, qu'en ce qui concerne les membres de son équipage. La Commission a, dès lors, décidé que, malgré l'exterritorialité, les autorités du pays n'en doivent pas moins conserver la faculté d'appliquer aux aéronefs militaires d'un autre État contractant, comme à leurs équipages, les mesures exigées soit par la sécurité de l'État ou par un intérêt sanitaire, soit encore pour parer à un péril imminent qui menace des personnes ou des biens.

Quelques précisions sont ici nécessaires.

Les dangers contre lesquels l'État territorial est admis à se prémunir, qu'ils émanent de l'aéronef ou de son équipage, sont au premier rang ceux qui touchent à sa sécurité. Ce qu'on entend viser par là, c'est d'abord tout ce qui intéresse la sûreté de l'État, envisagée dans son sens le plus large. Ainsi, les autorités locales apprennent que ceux qui montent l'aéronef se livrent à l'espionnage ou possèdent des clichés photographiques nuisibles à la défense nationale, qu'ils se préparent à faciliter la fuite d'un criminel : elles seront en droit d'agir. La sécurité de l'État comprend de même ce qui touche à la tranquillité publique et, dans une certaine mesure, ce qui a trait à l'ordre public : il se peut, notamment, qu'à bord de l'aéronef se commettent des actes qui sont de nature à troubler la paix du territoire ou à y causer du scandale. L'intérêt sanitaire est un second motif qui autorise l'intervention de l'État : celui-ci a, par exemple, connaissance de l'existence dans l'aéronef d'une maladie épidémique qui risque de se propager au dehors. La Commission autorise, enfin, les autorités locales à prendre les moyens nécessaires pour garantir les personnes et les biens contre tout péril imminent venant de l'aéronef : ce qui serait le cas si quelque membre de l'équipage, atteint de folie ou animé d'intentions criminelles, tirait de l'appareil d'aviation des coups de feu sur les habitants ou lançait sur les biens des fusées incendiaires.

En dehors des moyens dont l'État peut, en ces cas, disposer, il lui appartient

encore, bien évidemment, de donner à l'aéronef l'ordre de quitter son territoire. Ce n'est pas toutefois spécialement à cette manifestation de volonté que la Commission a voulu faire allusion. Cet acte, en effet, va de soi; il est une conséquence nécessaire de l'idée de souveraineté et ne porte aucune atteinte au privilège de l'exterritorialité : on se dispense par là d'appliquer le privilège, mais on n'y déroge point. Un ordre de départ est, d'ailleurs, parfois, pour un État, un danger beaucoup plus qu'un moyen de protection : un aéronef qui a pris des photographies dangereuses, dont l'État ignore l'existence, n'aura-t-il pas grand avantage à s'en aller dans les airs?

Les explications qui précèdent peuvent, en somme, se résumer dans un exemple. Un aéronef militaire atterrit dans un territoire étranger. Il invoque l'excuse de la force majeure. Les autorités militaires le soumettront à un examen pour vérifier l'existence du cas de nécessité allégué. Si l'hypothèse de la force majeure n'est pas constatée et si par suite l'aéronef est reconnu coupable d'une violation de frontière, il ne pourra pas se prévaloir de l'exterritorialité; on aura alors le droit de l'assujettir à une visite minutieuse : les clichés photographiques, s'il s'en trouve, seront saisis. Le cas de nécessité est-il au contraire admis; le privilège de l'exterritorialité devra être reconnu à l'aéronef, et, désormais, les autorités ne pourront intervenir à son bord qu'au cas où elles auraient des raisons de croire qu'il est un danger pour la sécurité ou les intérêts de l'État.

C. — *Exceptions spéciales aux aéronefs de police.*

Une situation intermédiaire entre les aéronefs publics en général et les aéronefs militaires a été faite par la Commission aux aéronefs de police, envisagés dans leur sens le plus large, c'est-à-dire à ceux affectés aux services de sûreté, de santé, de douane, etc. Elle a ajouté, en ce qui les concerne, certaines règles à celles qui s'appliquent aux aéronefs publics en général, mais elle ne leur a point étendu toutes les exceptions prévues pour les aéronefs militaires. L'idée générale qui a inspiré ses résolutions est que ces aéronefs, s'ils représentent l'État dont ils relèvent, le représentent à un degré moindre que les aéronefs militaires, et qu'ils n'ont en tout cas aucun caractère militaire. Elle a, dès lors, décidé qu'ils ne doivent pas être immatriculés sur le registre ordinaire des aéronefs : ils seront vraisemblablement enregistrés dans des registres spéciaux, dressés par les autorités de police; mais, s'il en est ainsi, les inscriptions ne seront pas publiées et communiquées aux autres États. Leur marque nationale ne doit pas être, comme pour les aéronefs privés et les aéronefs publics en général, une simple lettre de nationalité; ils porteront, comme les aéronefs militaires, le signe de souveraineté de leur État, seulement ce signe sera pour eux un signe particulier : ce ne sera pas celui des aéronefs militaires. Ils sont soumis aux mêmes règles que ces derniers en ce qui touche leur circulation; ils ne pourront, par suite, atterrir sur le territoire d'un Etat étranger et en partir sans une autorisation de cet État; ils devront, pour naviguer dans son atmosphère, se soumettre aux conditions qu'il aura prescrites et même s'en abstenir si une interdiction a été édictée. Ils peuvent, d'ailleurs, tout comme les aéronefs militaires, invoquer

l'excuse de la nécessité, et ils doivent, dans cette hypothèse, accomplir les mêmes formalités : mais ici ce seront ordinairement les autorités civiles et non les autorités militaires qui auront à intervenir; ce qui ne veut pas dire que l'intervention de ces dernières soit exclue, l'autorité civile pouvant avoir besoin du concours de l'autorité militaire pour constater le cas de nécessité. La plus grande différence qui sépare les aéronefs de police des aéronefs militaires a trait au privilège de l'exterritorialité : ils ne peuvent, à l'égal des seconds, en bénéficier. On a pensé que, ne constituant pas une partie de la force armée d'un État, et se trouvant ainsi dans des relations moins étroites avec son pouvoir, il n'était pas nécessaire de leur reconnaître un privilège d'une nature aussi exceptionnelle.

Les résolutions prises par la première Commission en ce qui concerne ces divers points se résument ainsi qu'il suit :

Règle 1.

Les dispositions de la Convention seront appliquées aux aéronefs publics, à l'exception des dispositions concernant le permis de navigation et les brevets d'aptitude . . . . . (Voir règles . . . . .).

Règle 2.

A l'égard des aéronefs militaires restent, en outre, sans application les dispositions sur l'inscription et sur les publications et les communications y relatives . . . . . (Voir règles . . . . .).

Les aéronefs militaires sont, en plus, soumis aux dispositions spéciales comprises dans les règles 3 à 7.

Règle 3.

Les aéronefs militaires porteront comme seule marque nationale le signe de souveraineté de leur État. Chaque État contractant notifiera aux autres États contractants les signes de souveraineté dont il fera usage.

Règle 4.

Dans le cas où la Convention prévoit des avis qui doivent être donnés par le commandant de l'aéronef militaire, ce commandant avertira l'autorité compétente du pays; si cette autorité n'est pas une autorité militaire, elle préviendra sans délai une telle autorité.

Règle 5.

Le départ et l'atterrissage des aéronefs militaires d'un État contractant dans le territoire d'un autre État contractant ne seront admis qu'avec autorisation de ce dernier Etat.

De même, chaque État contractant est libre d'interdire ou de régler, suivant ses intérêts, le passage au-dessus de son territoire des aéronefs militaires des autres États contractants.

Règle 6.

Toutefois, le séjour exigé par la nécessité ne pourra être refusé aux aéronefs militaires d'un État contractant.

Un aéronef militaire qui, dans un tel cas de nécessité, se verrait au-dessus d'un territoire étranger donnera le signe de détresse (prévu à l'annexe . . .) et opérera l'atterrissage aussitôt que faire se pourra.

Immédiatement après l'atterrissage, le commandant de l'aéronef avertira l'autorité compétente du pays, telle qu'elle est déterminée par la règle 4. L'autorité militaire procédera à la vérification du cas de nécessité.

Règle 7.

Lorsque le séjour de l'aéronef militaire dans les limites et au-dessus du territoire d'un État étranger doit être considéré comme légitime, conformément aux règles 5 et 6, il jouira du privilège de l'exterritorialité.

L'exterritorialité appartiendra de même aux membres de l'équipage, portant l'uniforme militaire, autant qu'ils ne cessent pas de former un corps distinct ou qu'ils se trouvent dans l'exercice de leurs fonctions.

Les autorités du pays n'en conservent pas moins la faculté d'appliquer aux aéronefs militaires d'un autre État contractant comme à leurs équipages les mesures exigées soit par la sécurité de l'État ou par un intérêt sanitaire, soit encore pour parer à un péril imminent qui menace des personnes ou des biens.

Règle 8.

Les dispositions comprises dans les règles 2, 3, 5, et 6 seront appliquées par analogie aux aéronefs de police.

Cependant, le signe de souveraineté porté par les aéronefs de police sera différent de celui des aéronefs militaires. En plus, les fonctions attribuées, d'après la règle 6, alinéa 3, aux autorités, militaires, seront remplies, à l'égard des aéronefs de police, par les autorités civiles.

RÉSOLUTIONS

ADOPTÉES PAR LA PREMIÈRE COMMISSION.

Question I.

Y a-t-il lieu de distinguer des aéronefs publics et des aéronefs privés ?

Faut-il prévoir plusieurs espèces d'aéronefs publics ?

Règle 1.

Sont considérés comme aéronefs publics les aéronefs affectés au service d'un État contractant et se trouvant sous les ordres d'un fonctionnaire, dûment commissionné, de cet État.

Règle 2.

Sont considérés comme aéronefs militaires les aéronefs publics se trouvant au service militaire, lorsqu'ils sont placés sous les ordres d'un commandant portant l'uniforme, et qu'ils ont à bord un certificat établissant leur caractère militaire.

Règle 3.

Sont considérés comme aéronefs de police les aéronefs publics se trouvant au service de la police, notamment de la sûreté publique, de la police sanitaire ou douanière.

Question II.

L'aéronef doit-il avoir une nationalité ?

Quelles règles doit-on suivre pour déterminer cette nationalité ?

Règle 1.

Un aéronef ne tombe sous le régime de la présente Convention que s'il possède la nationalité d'un État contractant.

Les aéronefs comprennent les ballons dirigeables, les ballons libres et les appareils d'aviation.

Règle 2.

Pour la détermination de la nationalité des aéronefs, la législation de chaque État contractant s'attachera soit à la nationalité de leur propriétaire, soit au domicile du propriétaire sur son territoire, soit enfin à l'un et à l'autre de ces deux éléments.

Si l'aéronef appartient à une société anonyme ou par actions il ne pourra lui être conféré que la nationalité de l'État dans le territoire duquel la société a son siège social.

Dans le cas où l'aéronef appartient à plusieurs propriétaires, la quote-part des copropriétaires qui sont nationaux de l'État ou qui sont domiciliés dans le territoire de cet État doit être au moins des deux tiers.

Règle 3.

Tant que l'aéronef possède, conformément à la règle 2, la nationalité de l'un des États contractants, aucun des autres États contractants ne pourra lui conférer la sienne.

Règle 4.

Un aéronef perd sa nationalité lorsque les conditions dans lesquelles elle lui a été conférée cessent d'exister.

Première question supplémentaire.

Quel État est compétent pour immatriculer l'aéronef, pour accorder le permis de navigation et pour délivrer les brevets d'aptitude?

Règle 1.

L'État contractant qui confère sa nationalité à un aéronef le fera inscrire sur un registre-matricule.

Dans le cas où l'aéronef a son port d'attache dans le territoire d'un autre État contractant, cet État sera immédiatement avisé de l'inscription.

Règle 2.

L'aéronef doit être muni d'un permis de navigation délivré par l'État dont il possède la nationalité.

Règle 3.

Le pilote, le chef mécanicien et les personnes qui les remplacent doivent avoir des brevets d'aptitude délivrés ou rendus exécutoires par l'État national de l'aéronef.

En cas d'urgence, le pilote pourra choisir pour le remplacer ou pour remplir les fonctions de chef mécanicien des personnes qui ont été reconnues comme aptes par un autre État contractant.

Règle 4.

Les permis de navigation délivrés et les brevets d'aptitude délivrés ou rendus exécutoires par l'État national de l'aéronef seront reconnus comme suffisants par chaque autre État contractant.

Toutefois, chaque État a le droit de ne pas reconnaître, pour la circulation dans les limites et au-dessus de son propre territoire, le permis de navigation et le brevet d'aptitude conférés à un de ses ressortissants par un autre État contractant.

Question IV.

L'aéronef doit-il être immatriculé dans son pays d'origine et dans quelles conditions ?

Convient-il de publier et d'échanger entre États une liste officielle des aéronefs ?

Règle 1.

(Voir règle 1 de la première question supplémentaire.)

Règle 2.

L'inscription sur le registre-matricule contiendra une description de l'aéronef (nom, système, nombre des machines avec leurs accessoires et leur force motrice en chevaux, capacité en mètres cubes) et indiquera le lieu et la date de la fabrication, la marque nationale, le port d'attache, le nom, la nationalité et le domicile du propriétaire et la date de l'inscription.

Règle 3.

En vertu de l'inscription de l'aéronef, il sera délivré un certificat de nationalité, consistant dans un extrait du registre-matricule et reproduisant les mentions qui y sont portées conformément à la règle 2.

Règle 4.

Les États contractants échangeront entre eux chaque année au mois de janvier des copies des inscriptions qui auront été effectuées dans leur registre-matricule durant l'année précédente.

Chaque État contractant sera tenu de nommer, sur la demande d'un autre État contractant, le propriétaire et le pilote d'un aéronef de sa nationalité.

Deuxième question supplémentaire.

Admission de la navigation aérienne dans les limites ou au-dessus d'un territoire étranger.

Règle 1.

Chaque État contractant admettra la circulation des aéronefs des autres États contractants dans les limites et au-dessus de son territoire, sauf les restrictions nécessaires pour garantir sa propre sécurité et celle des personnes et des biens de ses habitants.

Les États contractants s'engagent à conformer à la disposition de l'alinéa précédent le droit privé de leur pays.

Le séjour exigé par la nécessité ne pourra être refusé, en aucun cas, aux aéronefs d'un État contractant.

Règle 2.

Les restrictions ordonnées par un État contractant, conformément à la règle 1, alinéa 1, seront appliquées sans aucune inégalité aux aéronefs nationaux et aux aéronefs de chaque autre État contractant.

Cette obligation ne s'étend pas aux mesures qu'un État prendrait dans des circonstances extraordinaires pour assurer sa défense nationale.

Règle 3.

Chaque État contractant a la faculté de réserver le transport professionnel de personnes et de marchandises, ayant lieu entre deux points de son territoire, aux aéronefs nationaux seuls ou aux aéronefs de certains États contractants ou de soumettre cette navigation à des restrictions spéciales.

L'établissement de lignes internationales de communication aérienne dépend de l'assentiment des Etats intéressés.

Règle 4.

A l'égard d'un État contractant qui ordonne des restrictions de la nature visée à la règle 1, alinéa 1, des dispositions analogues pourront être appliquées par chaque autre État contractant.

Règle 5.

Les restrictions et les réserves prévues par les règles 1 à 4 seront immédiatement publiées et notifiées aux Gouvernements intéressés.

Question XV.

Les règles qui précèdent sont-elles applicables, et dans quelle mesure, aux aéronefs publics?

Ne convient-il pas d'édicter des règles spéciales aux aéronefs publics? Faut-il notamment leur reconnaître les privilèges de l'exterritorialité?

Règle 1.

Les dispositions de la Convention seront appliquées aux aéronefs publics, à l'exception des dispositions concernant le permis de navigation et les brevets d'aptitude.. ..... (Voir règles.....)

Règle 2.

A l'égard des aéronefs militaires restent, en outre, sans application les dispositions sur l'inscription et sur les publications et les communications y relatives..... (Voir règles.....)

Les aéronefs militaires sont, en plus, soumis aux dispositions spéciales comprises dans les règles 3 à 7.

Règle 3.

Les aéronefs militaires porteront comme seule marque nationale le signe de souveraineté de leur Etat. Chaque Etat contractant notifiera aux autres États contractants les signes de souveraineté dont il fera usage.

Règle 4.

Dans le cas où la Convention prévoit des avis qui doivent être donnés par le commandant de l'aéronef militaire, ce commandant avertira l'autorité compétente du pays; si cette autorité n'est pas une autorité militaire, elle préviendra sans délai une telle autorité.

Règle 5.

Le départ et l'atterrissage des aéronefs militaires d'un État contractant dans le territoire d'un autre Etat contractant ne seront admis qu'avec autorisation de ce dernier État.

De même, chaque État contractant est libre d'interdire ou de régler, suivant ses intérêts, le passage au-dessus de son territoire des aéronefs militaires des autres États contractants.

Règle 6.

Toutefois, le séjour exigé par la nécessité ne pourra être refusé aux aéronefs militaires d'un État contractant.

Un aéronef militaire qui, dans un tel cas de nécessité, se verrait au-dessus d'un territoire étranger donnera le signe de détresse (prévu à l'annexe . . .) et opérera l'atterrissage aussitôt que faire se pourra.

Immédiatement après l'atterrissage, le commandant de l'aéronef avertira l'autorité compétente du pays, telle qu'elle est déterminée par la règle 4. L'autorité militaire procédera à la vérification du cas de nécessité.

Règle 7.

Lorsque le séjour de l'aéronef militaire dans les limites et au-dessus du territoire d'un État étranger doit être considéré comme légitime, conformément aux règles 5 et 6, il jouira du privilège de l'exterritorialité.

L'exterritorialité appartiendra de même aux membres de l'équipage, portant l'uniforme militaire, autant qu'ils ne cessent pas de former un corps distinct ou qu'ils se trouvent dans l'exercice de leurs fonctions.

Les autorités du pays n'en conservent pas moins la faculté d'appliquer aux aéronefs militaires d'un autre État contractant comme à leurs équipages les mesures exigées soit par la sécurité de l'État ou par un intérêt sanitaire, soit encore pour parer à un péril imminent qui menace des personnes ou des biens.

Règle 8.

Les dispositions comprises dans les règles 2, 3, 5 et 6 seront appliquées par analogie aux aéronefs de police.

Cependant, le signe de souveraineté porté par les aéronefs de police sera différent de celui des aéronefs militaires. En plus, les fonctions attribuées, d'après la règle 6, alinéa 3, aux autorités militaires, seront remplies, à l'égard des aéronefs de police, par les autorités civiles.

DEUXIÈME COMMISSION

(Administrative et technique[1]).

RAPPORT

PRÉSENTÉ PAR

M. HENNEQUIN.

Messieurs,

Vous avez confié à votre Commission administrative et technique le soin d'examiner un grand nombre de questions comprises dans le programme soumis à la Conférence, et portant les numéros III, V, VI, VII § 1er, VIII, IX, X, XIII et XIV en ce qui concerne les *épaves*.

Sa tâche était lourde en raison tant du nombre que de la diversité de ces questions qui ont donné lieu à de longs et intéressants débats.

Le présent rapport a pour but de les exposer aussi fidèlement que possible et de faire connaître les solutions adoptées.

Nous avons pensé que la méthode propre à obtenir toute la clarté désirable consistait dans l'exposé successif des délibérations de votre Commission, sur chacun des points qu'elle a traités.

---

[1] Cette Commission était composée de MM. Lardy (*Suisse*), *président*, Lewald et Hergesell (*Allemagne*), comte de Lamezan-Salins et Vassel (*Autriche-Hongrie*), Goebl (*Autriche*), de Fest (*Hongrie*), baron Guillaume et chevalier Le Clément de Saint-Marc (*Belgique*), Zlataroff (*Bulgarie*), Cold et Ullidtz (*Danemark*), Gordejuela Causellas (*Espagne*), Painlevé, Fauchille, Th. Tissier, Hennion, Delanney, Dessens, Richard, Glorieux, Le Cornu, Weiss, Jouguet, Léon Barthou, comte de La Vaulx, Surcouf, Defert (*France*), W. T. Byrne, G. M. Mac Donogh, Murray E. Saeter et A. J. C. Chalmers (*Grande-Bretagne*), Lenchantin, marquis Maestri-Molinari, Acton, Nagel, Mina, Q. Majorana, Del Fabbro (*Italie*), Bouree, (*Monaco*), A. Laman de Vries, van der Steur (*Pays-Bas*), dos Santos-Bandeira (*Portugal*), Sturdza (*Roumanie*), Eichholtz et Pogoulaieff (*Russie*), de Klercker et Amundson (*Suède*), Schaeck (*Suisse*), Moukbil Bey (*Turquie*);

Hennequin (*France*), *rapporteur;* Aubry, Le Gavrian, Basily, *sécrétaires*.

Question III.

L'aéronef doit-il être pourvu d'un permis initial de navigation, et dans quelles conditions?

De ce libellé se détachait un point en quelque sorte préjudiciel et dont la solution devait entraîner l'abandon ou l'examen de multiples questions.

En vue de la circulation internationale, convenait-il d'imposer l'obligation d'un permis initial de navigation pour tous les aéronefs? L'affirmative semblait évidente et avait d'ailleurs été formellement adoptée par les Mémorandums de la très grande majorité des Puissances.

Les intérêts de la sécurité publique commandaient, en effet, de subordonner la mise en circulation d'un véhicule destiné à naviguer dans l'espace, au-dessus de territoires le plus souvent habités, à l'obtention préalable d'un permis, c'est-à-dire d'une pièce officielle attestant qu'un contrôle des agents de l'État s'était exercé.

Du reste, rien de plus justifié en principe et de plus normal que cette exigence. N'imposait-on pas déjà, dans un grand nombre de pays, le permis préalable à la mise en service : des navires d'une certaine importance destinés à la navigation maritime, des bateaux à vapeur ou à propulsion mécanique affectés à la navigation fluviale, même des véhicules automobiles? Il y avait autant et même plus de raisons pour étendre cette obligation aux aéronefs, qui n'ont pas le point d'appui d'une surface immobile ou d'un élément très dense, comme les voitures ou les bateaux.

Cependant, certaines appréhensions se manifestèrent. N'allait-on pas, fut-il objecté, en instituant le permis initial, entraver l'essor et les progrès de la navigation aérienne? C'est ce qui arriverait, notamment, si la délivrance du permis devait dépendre de l'appréciation de la conception et de l'établissement de l'appareil. Dans l'état actuel de la construction aéronautique, il y avait encore trop d'hésitation pour qu'on pût entrer sans danger dans cette voie.

Mais, comme le fit observer le Président, la question soumise au vote ne portait que sur le principe de l'institution du permis initial de navigation. Son adoption ne semblait pas présenter d'inconvénients, puisqu'elle ne préjugeait en aucune façon les solutions à intervenir sur les *conditions* de la délivrance du permis, qui feraient l'objet d'une discussion spéciale.

Ce fut aussi l'avis de votre Commission qui, à l'unanimité, décida que les aéronefs devraient être pourvus d'un permis de navigation.

Le vote de la Commission avait nécessairement pour conséquence de l'amener à l'examen de plusieurs autres questions qui en découlaient naturellement. Et la première qui dans l'ordre logique se présentait à l'esprit était celle de savoir à qui il appartiendrait de délivrer le permis. Mais en raison de la connexité étroite entre ce point délicat et ceux rentrant dans le programme de votre première Commission, entre les questions de nationalité, d'unité d'actes, de reconnaissance par les États contractants du permis délivré par l'un d'eux, il fut convenu qu'il ne serait pas mis en discussion et qu'on laisserait à la première Commission le soin de formuler des propositions.

En reconnaissant que les aéronefs ne devraient pas être admis à la circulation internationale sans permis initial, votre Commission entendait bien que ce permis aurait cette utilité, d'établir que lesdits véhicules offraient des garanties suffisantes pour la sauvegarde des intérêts de la sécurité publique. Pour qu'une force probante s'attachât en principe au permis, il était indispensable de déterminer les conditions auxquelles serait subordonnée sa délivrance.

Ne pouvait-on pas, fut-il suggéré, s'inspirer de la récente convention relative aux automobiles, dont l'article 1er avait énuméré les conditions techniques à remplir par ces véhicules pour être admis à circuler internationalement, et qui devaient être constatées, après examen, par l'autorité compétente de chaque Pays contractant?

D'autre part, la Délégation italienne déposait une proposition (voir Annexe au procès-verbal de la 1re séance) relative au livret international de route, destiné à certifier que les conditions techniques, comme les autres, se trouvaient remplies, et reproduisant la stipulation contenue dans l'article 3 de la même convention automobile.

Il était séduisant d'utiliser ce précieux précédent, et de chercher à y adapter les stipulations internationales relatives aux conditions de sécurité que devraient offrir les aéronefs. Toutefois, en y regardant de près, on était vite conduit à constater que, pour divers motifs, il fallait renoncer à suivre la voie tracée par la convention invoquée.

On n'éprouva pas grand embarras à imaginer, dès l'origine, les mesures de sûreté auxquelles devraient satisfaire les automobiles; et la constatation que ces véhicules remplissent les prescriptions réglementaires s'effectue sans peine par l'examen des notes descriptives établies par le constructeur et accompagnées des dessins des diverses parties mécaniques.

Le problème est autrement complexe en ce qui touche les aéronefs à moteur, et les conditions de sûreté à prévoir s'appliqueraient, pour une grande part, à d'autres objets, par exemple : aux garanties de la permanence de la forme des ballons dirigeables, aux dispositifs d'orientation, aux organes et moyens propres à assurer les stabilités, à la place des moteurs, à leur force appropriée aux appareils, à la nature, à la forme, à la dimension, à la place et au nombre des hélices, etc. Or, sur ces divers points, comme sur d'autres encore, ni la théorie, ni la pratique, n'ont permis jusqu'ici d'établir des règles indiscutables, et ce n'est pas d'après des plans qu'on pourrait décider avec une entière certitude que l'appareil offre toutes les sécurités désirables.

D'ailleurs, dans la période d'évolution d'un art aussi nouveau, il convient que l'autorité publique ne discute pas les conditions de la construction et qu'elle laisse toute liberté aux constructeurs, de façon à n'apporter aucune entrave à leur esprit d'invention, à leur ingéniosité, aucune gêne à l'industrie naissante. Tout ce qu'on peut faire à l'heure actuelle, c'est de juger sur essais, c'est d'imposer seulement pour la délivrance du permis des épreuves pratiques; et la navigabilité de l'aéronef serait réputée démontrée par le fait qu'à une ou plusieurs reprises il a accompli un trajet déterminé dans l'espace, effectué des virages, etc.

Ces considérations parurent décisives à votre Commission qui admit que, pour la délivrance du permis initial, les aéronefs ne seraient assujettis qu'à des essais de navigabilité reconnus satisfaisants. En même temps, elle décida que les ballons libres, dont la navigabilité est depuis longtemps établie, seraient exonérés de tout essai préalable de navigabilité.

Il fut alors proposé par la Délégation française d'étendre cette exonération aux aéronefs dirigeables d'un même *type*, ou tout au moins aux appareils d'aviation qui étaient déjà construits par série. Cette assimilation à l'automobile parut à quelques Délégués excessive et même dangereuse. N'imposait-on pas des essais à toute locomotive, encore qu'elle fût identique à un type précédemment admis? Cependant, sur cette observation que des essais étaient toujours pratiqués par les fabricants avant la livraison de leurs appareils, et que, d'autre part, il ne s'agissait, en somme, que de reconnaître aux États contractants une faculté, la proposition fut adoptée à la majorité des voix à l'égard des appareils d'aviation.

Les résolutions relatives aux essais des aéronefs furent complétées par des décisions portant :

1° Que lesdits essais pourraient être effectués, soit devant des agents de l'État, soit devant des représentants d'associations aéronautiques habilitées à cet effet, mais que seule l'Autorité publique aurait le droit de délivrer le permis;

2° Qu'il n'y avait pas lieu d'arrêter un programme fixant les épreuves à faire subir aux aéronefs, chaque État devant conserver toute liberté pour constater leur navigabilité.

Dans leurs réponses à la question III, six Puissances s'étaient préoccupées de la durée de validité du permis initial de navigation ou du contrôle à exercer sur les aéronefs, à l'effet de constater leur état de navigabilité. Les unes estimaient que le permis initial ne devait être valable que pendant une durée d'un an, d'autres, que cette durée ne pouvait dépendre que du service accompli par les aéronefs, le plus grand nombre, qu'il convenait d'assujettir les aéronefs à des visites périodiques. Enfin, la France, écartant l'idée de périodicité, proposait d'admettre seulement qu'à toute époque des visites pourraient être effectuées.

C'est cette dernière proposition qui réunit la majorité des suffrages, et votre Commission, repoussant les visites périodiques obligatoires, préféra se rallier à cette idée, que les Gouvernements auraient une entière liberté d'appréciation sur le moment où seraient effectuées les visites.

Il importe de mentionner ici une proposition formulée dans la deuxième séance et qui se rattache au même ordre d'idées, proposition tendant à imposer aux constructeurs ou aux propriétaires l'obligation de soumettre leurs aéronefs à un nouvel examen de l'autorité compétente, chaque fois qu'il aurait subi une modification importante. Si elle ne fut pas adoptée, malgré l'intérêt évident qu'elle présentait au point de vue de la sécurité publique, c'est en raison de la difficulté de définir, en l'état actuel, ce qui constituerait une « modification importante » susceptible de réagir, en la compromettant, sur la navigabilité. Des changements, peu importants en apparence, étaient capables d'entraîner de graves conséquences et, en réalité, le seul critérium admissible, à la rigueur, pour donner naissance à l'obligation du constructeur ou du propriétaire résiderait dans les modifications apportées aux caractéristiques de l'appareil spécifiées dans le permis initial.

En somme, des discussions poursuivies devant votre Commission sur cet intéressant sujet il a semblé ressortir que, quel que fût le système imaginé pour le contrôle de la navigabilité des aéronefs, postérieurement à la délivrance du permis initial, aucun ne pouvait atteindre ce but, quelque peu chimérique, de procurer la garantie officielle constante d'un parfait état de navigabilité.

Le contrôle des États, périodique ou non périodique, n'en conservait pas moins sa réelle utilité, d'autant plus que l'Autorité publique trouverait certainement, comme précieux auxiliaire permanent, le propriétaire lui-même ou le pilote, intéressés au premier chef à maintenir les qualités nautiques de leurs appareils et à prendre toutes les mesures propres à assurer leur conservation et à garantir la sécurité des personnes à bord et celle du public, afin d'éviter les graves responsabilités pouvant résulter d'un fait de négligence ou d'imprudence.

Le permis initial, qui prouve que la navigabilité de l'aéronef a été officiellement constatée et qui constitue le titre permettant l'utilisation de l'appareil, doit évidemment contenir certaines indications sur l'aéronef auquel il s'applique, et des indications précises permettant de l'identifier en tout temps. C'est un point dont l'importance n'est pas à démontrer, et votre Commission a décidé que, indépendamment des renseignements relatifs à l'immatriculation, au propriétaire, à sa nationalité, et sur lesquels il serait statué quand la première Commission aurait terminé ses travaux, le permis spécifierait les principales caractéristiques de l'aéronef.

Enfin, il a paru nécessaire de stipuler que les aéronefs pour lesquels il aura été délivré un permis de navigation ne pourraient être *mis en service* qu'après avoir été immatriculés, et que l'autorité qui procède à l'immatriculation porterait sur le permis le numéro attribué à l'aéronef.

Cette procédure, qui présente une certaine analogie avec celle prescrite dans un grand nombre de pays pour les automobiles, est conforme à la logique des choses. L'immatriculation, pour les automobiles comme pour les navires, est une formalité dont l'accomplissemeut ne se comprend qu'autant que les véhicules qu'elle concerne ont déjà fourni la preuve qu'ils remplissent les conditions requises pour circuler.

D'ailleurs, comme le permis de navigation doit indiquer le numéro d'immatriculation et la marque de nationalité, il n'est en réalité utilisable qu'après l'immatriculation.

En imposant à l'Autorité publique l'obligation de porter elle-même sur le permis le numéro d'immatriculation, il a semblé qu'on obtenait ainsi le double avantage, de procurer la garantie que le numéro inscrit sur le registre-matricule et sur le permis s'appliquait bien à un aéronef déterminé reconnu apte à naviguer, et de permettre, d'un autre côté, de réduire les mentions à faire figurer sur le registre d'immatriculation.

La Délégation allemande a suggéré aussi qu'il serait expédient que les permis de navigation relatifs aux ballons dirigeables et aux appareils d'aviation continssent la photographie de ces véhicules afin de fournir un élément simple de vérification aux Autorités locales qui, dans l'ignorance de la langue dans laquelle sont rédigés les permis, ne seraient pas en mesure d'utiliser certaines de leurs indications.

D'un autre côté, les visites successives effectuées par les autorités de contrôle, seraient mentionnées sur le permis.

La deuxième Commission n'est pas entrée dans l'étude des caractéristiques essentielles formant, pour ainsi dire, le signalement de l'aéronef et dont la modification serait susceptible d'influer sur la sécurité et la navigabilité de l'appareil; mais la Sous-Commission technique a bien voulu se charger de ce soin, et son examen a abouti aux résultats suivants :

Les permis de navigation devraient contenir les indications ci-après énumérées, savoir :

A. Ballons libres.

1° *Les dimensions constructives de l'enveloppe* (diamètres, circonférences, volume);

2° *Le diamètre de l'orifice d'appendice;*

3° *La nature de l'enveloppe;*

4° *Les dispositifs des orifices de manœuvre et de dégonflement;*

5° *Les dispositifs de suspension de la nacelle.*

B. Ballons dirigeables :

1° *Pour l'enveloppe : son genre ou type; sa nature; ses principales dimensions constructives; son cloisonnement;*

2° *Pour la nacelle : nombre, dimensions, position;*

3° *Pour le moteur : type, nombre, puissance, alésage des cylindres, course des pistons;*

4° *Pour les propulseurs : nature, nombre, emplacements;*

5° *Pour les gouvernails de direction : dispositifs, nature, nombre, emplacements;*

6° *Pour les gouvernails de profondeur : dispositifs, nature, nombre, emplacements;*

7° *Pour l'empennage : dispositifs, nombre, emplacements.*

C. Appareils d'aviation :

1° *Les genre et type de l'appareil;*

2° *Appareils de sustentation : nombre, genre; dimensions par unité; surface totale; emplacement;*

3° *Moteurs : comme pour des dirigeables;*

4° *Propulseurs : comme pour les dirigeables;*

5° *Gouvernails : comme pour les dirigeables;*

6° *Empennage : comme pour les dirigeables;*

7° *Dispositifs de lancement et d'atterrissage : nature, emplacement.*

Il ne restait plus à délibérer que sur le point de savoir si le permis de navigation délivré par un des États contractants serait valable dans les autres États.

Votre Commission n'hésita pas à se prononcer pour l'affirmative, réserve étant faite des décisions de la première Commission, tout en reconnaissant à chaque État, conformément à l'article 10 du projet du Gouvernement impérial d'Allemagne, un pouvoir d'appréciation dans les limites fixées par cet article. Ainsi, le permis de navigation sera reconnu comme suffisant par un État contractant, « *à moins qu'il ne soit évident que les conditions dans lesquelles il a été délivré ne sont plus remplies* ». Dans le cas où la reconnaissance du permis serait refusée, l'État qui l'a délivré en devrait être immédiatement informé.

En résumé, votre Commission a adopté les résolutions suivantes se rattachant à la question III du programme de la Conférence :

1° *Les aéronefs doivent être pourvus d'un permis initial de navigation avant d'être mis en service;*

2° *L'examen préalable à la délivrance du permis consistera seulement dans des essais de navigabilité;*

3° *Seront exonérés de ces essais les ballons libres, et pourront l'être les appareils d'aviation d'un même type;*

4° *Les essais s'effectueront devant les agents de l'Autorité publique ou devant les délégués des associations aéronautiques habilitées à cet effet, mais le permis sera délivré par les Autorités gouvernementales;*

5° *Il n'y a pas lieu d'établir un programme des épreuves obligatoires à faire subir aux aéronefs, chaque État conservant sa liberté pour constater leur navigabilité;*

6° *Les États contractants ne sont pas tenus de faire procéder à des visites périodiques des aéronefs pour vérifier leur état de navigabilité; les visites s'effectueront à toute époque, au gré des Gouvernements;*

7° *Le permis initial de navigation spécifiera, en dehors des renseignements relatifs à l'immatriculation et au propriétaire, les caractéristiques essentielles techniques de l'aéronef;*

8° *Si l'une des caractéristiques spécifiées dans le permis est modifiée, ce permis cessera d'être valable;*

9° *Le permis de navigation délivré par l'un des États contractants sera valable dans les autres États, à moins qu'il ne soit évident que les conditions dans lesquelles il a été délivré ne sont plus remplies.*

Question V.

Faut-il imposer l'obligation d'assurer l'identification des aéronefs à terre ou en marche, au moyen de marques extérieures?

L'utilité de l'identification des aéronefs en marche, par les Autorités des pays sous-jacents, n'a même pas été discutée par votre Commission, tant il semblait évi-

dent qu'il importait que les États pussent se renseigner sur l'identité d'un appareil évoluant dans l'espace et qu'ils ont le droit et le devoir de surveiller pour la défense éventuelle de multiples intérêts publics et privés.

Il fut admis que les aéronefs seraient tenus de porter des signes apparents visibles à la plus grande distance possible, et que ces signes consisteraient dans la marque de nationalité, représentée par une ou plusieurs lettres majuscules en caractères latins, et le numéro d'immatriculation.

Quant à la *couleur* et à la *dimension* de ces signes, qui devraient présenter une complète uniformité pour la circulation internationale, il appartenait à la Sous-Commission technique de les fixer.

Celle-ci décida que les lettres et chiffres seront aussi grands que possible, avec un minimum de 0 m.65, et que, quant à l'épaisseur et à la largeur des lettres, celles-ci seront, en hauteur, d'un sixième, et, en largeur, des deux tiers.

La proposition ayant été faite que, pour les dirigeables, ce minimum soit porté à 1 mètre, il a paru, après discussion, qu'il n'y avait pas lieu de fixer un autre minimum que celui de 0 m. 65 précédemment adopté.

En ce qui concerne la *place* de ces signes sur les appareils, il parut difficile de la préciser, et préférable d'en laisser la libre appréciation aux constructeurs qui seraient seulement tenus d'en assurer la complète visibilité.

Il était suggéré, d'autre part, que les signes distinctifs fussent adhérents au corps des appareils et même qu'ils différassent pour l'identification en marche et à l'atterrissage. Cette dernière proposition de la Délégation italienne se rapprochait de la conception du Gouvernement français qui, dans sa réponse à la question V, prévoyait, en dehors des signes apparents visibles à distance, l'indication du nom et de la résidence du propriétaire, du nom du constructeur et du numéro de fabrication. En ajoutant à ces indications le numéro d'immatriculation, on aurait fortifié le contrôle à terre de l'identité de l'aéronef, et fourni un moyen très sérieux de défense contre les altérations volontaires ou involontaires des signes apparents.

Votre Commission eut encore à examiner si, comme l'avaient prévu plusieurs Puissances, les aéronefs devaient porter le *pavillon* de leur nationalité. Mais il fut démontré que cette obligation présenterait de multiples inconvénients; qu'elle constituerait souvent un véritable danger au moment déjà périlleux de l'atterrissage, surtout pour les appareils d'aviation, vu les grandes dimensions qu'aurait forcément le pavillon, pour être visible dans les airs; qu'enfin la marque de nationalité suffisait, en définitive, pour donner l'indication nécessaire.

La réponse de votre Commission à la question V se résume donc ainsi qu'il suit :

1° *Les aéronefs doivent porter des signes apparents visibles à grande distance;*

2° *Ces signes consisteront dans la marque de nationalité représentée par des lettres majuscules en caractères latins, et dans le numéro d'immatriculation;*

3° *La couleur et la dimension de ces signes seront les mêmes pour tous les États contractants;*

4° *Les constructeurs demeurent libres de choisir la place convenable de ces signes sous la réserve qu'ils en assureront la bonne visibilité;*

5° *Le port du pavillon national pour les aéronefs privés ne sera pas obligatoire.*

Question VI.

Doit-on exiger des conditions d'aptitude pour le personnel de l'aéronef?

S'il est une circulation où ceux qui dirigent le véhicule doivent offrir des garanties de capacité, c'est à coup sûr la circulation aérienne, tant pour la sécurité de l'aéronef et la sécurité des personnes à bord, équipage ou passagers, que pour celle des personnes et même des biens du pays sous-jacent, exposés à des dangers et à des dommages, principalement lors de l'atterrissage.

Aussi, votre Commission reconnût-elle sans débat, comme l'avaient fait toutes les Puissances dans leurs Mémorandums, qu'il était indispensable d'exiger des conditions d'aptitude pour la conduite d'un aéronef.

Fallait-il tracer des règles à observer uniformément, à l'effet de constater d'une manière sûre, l'aptitude technique, et, dans ce cas, quelles règles convenait-il de préconiser?

Votre Commission se trouva, sur ce point, en présence de deux courants d'opinion. On soutenait d'un côté, conformément au Mémorandum français, qu'il était expédient d'établir un programme *minimum* des épreuves à imposer aux candidats dans chaque État contractant; de l'autre, qu'il semblait préférable, au contraire, de laisser à chaque État le soin d'arrêter les conditions des examens.

Les partisans du premier système s'inspiraient de cette idée que, pour attribuer, sans trop d'inconvénients, aux brevets, la même valeur dans tous les États, ils devraient n'être délivrés qu'après quelques épreuves partout imposées et jugées partout indispensables pour reconnaître la capacité des candidats. Aucune difficulté, d'ailleurs, pour définir ces épreuves, car la Fédération internationale aéronautique y avait déjà pourvu; si bien, qu'en France, comme dans d'autres pays, le brevet de pilote ne s'obtenait actuellement, qu'après avoir subi un certain nombre d'ascensions et de circuits ainsi réglé :

Pour les *ballons libres* : dix ascensions, dont une de nuit et deux exécutées seul à bord;

Pour les *ballons dirigeables :* six voyages effectués à des dates différentes, étant stipulé que les manœuvres de trois de ces voyages auraient été commandées par le candidat;

Pour les *appareils d'aviation :* trois circuits fermés sans contact avec le sol, d'au moins cinq kilomètres chacun, avec obligation d'atterrir et d'arrêter son moteur après chaque circuit.

Pourquoi n'adopterait-on pas ces règles déjà en usage dans plusieurs pays, et qui avaient donné de bons résultats?

Malgré la valeur de ces arguments, votre Commission préféra ne pas stipuler de

règles précises obligatoires, et laisser toute latitude aux États pour réglementer comme ils l'entendraient l'examen de capacité pour la conduite de chaque nature d'aéronef. On se bornerait à convenir que cet examen serait tout à la fois théorique et pratique.

Au demeurant, cette latitude n'offrait pas de danger sérieux, puisque la clause de sûreté prévue à l'article 10 du projet allemand jouerait en cette matière comme à l'égard du permis de navigation, et, qu'en conséquence, les États ne seraient pas obligés de tenir compte du brevet délivré par un autre État, lorsqu'il leur paraîtrait évident que les conditions dans lesquelles il a été délivré ne sont plus remplies.

Mais l'aptitude, entendue au sens de capacité technique, n'était pas seule à considérer pour la délivrance d'un brevet : on devait aussi se préoccuper, comme l'avaient fait plusieurs Mémorandums, de l'âge minimum des candidats et même des conditions physiques et de moralité qu'ils auraient à remplir.

Sans discussion, votre Commission fixa à 18 ans l'âge exigible pour obtenir un brevet permettant de diriger n'importe quel aéronef.

Quant aux conditions physiques : santé, ouïe, vue, etc., il ne lui parut pas qu'il fût nécessaire de les spécifier expressément.

La question de moralité retint plus longtemps l'attention de la Commission. Elle présentait, en effet, tout à la fois, un intérêt particulier et de sérieuses difficultés. On ne contesta pas qu'en raison de la liberté presque absolue dont jouiraient forcément les aéronautes dans l'espace, et de l'absence de toute police aérienne, des dangers de toute sorte auxquels pouvaient être exposés les États et les particuliers, il était désirable que les conducteurs d'aéronefs offrissent certaines garanties morales. Toutefois, il sembla presque impossible de tenter, comme il était suggéré, une énumération des causes d'exclusion résultant, par exemple, d'antécédents judiciaires.

D'autre part, beaucoup de délits n'impliquaient pas l'indignité pour la conduite d'un aéronef, de telle sorte qu'il serait excessif de la prononcer contre tous ceux qui auraient subi des condamnations comportant l'inscription au casier judiciaire. Au surplus, certains actes punis de peines rigoureuses, n'ont le caractère d'infractions à la loi pénale que pour le pays qui en est victime, ainsi l'espionnage et la contrebande.

Pour ces divers motifs, il convenait seulement de stipuler que les États ne délivreraient des brevets qu'aux personnes de *bonne moralité*, et chaque État conserverait toute liberté d'apprécier la moralité du candidat. S'il était établi, postérieurement à l'obtention du certificat de capacité, que les conditions de moralité ne se trouvaient plus remplies, les États auraient la faculté d'en opérer le retrait.

Il avait été proposé de faire de ce retrait du brevet une *obligation* pour l'État qui l'a délivré, et cela dans le but d'augmenter les garanties mutuelles de sécurité. La Commission ne crut pas devoir aller aussi loin, pour la raison que l'obligation était susceptible d'entraîner des abus; que parfois, peut-être elle servirait de prétexte à des retraits pour des motifs étrangers à la moralité qu'on entendait viser.

La question de savoir *de qui* il était nécessaire d'exiger des preuves de capacité technique attestées par un titre officiel, souleva une assez longue controverse.

D'après une proposition, seul le pilote ou capitaine devait être pourvu d'un brevet. Suivant d'autres, d'ailleurs assez divergentes, le brevet s'imposerait: tantôt pour le

pilote et son second; tantôt pour tout le personnel du bord; tantôt pour le personnel technique; tantôt pour l'aéronaute, les timoniers et les mécaniciens.

Les partisans du minimum d'exigences, soutenaient que les garanties de sécurité suffisantes seraient obtenues par la constatation officielle de la capacité du capitaine qui, le plus souvent, remplit l'office de timonier. On pouvait, au surplus, être certain, puisque c'était son intérêt évident, qu'il n'accepterait le mécanicien de son aéronef qu'après s'être assuré avec le plus grand soin de sa valeur professionnelle et, dans ces conditions, la nécessité d'imposer au mécanicien un brevet officiel, ne semblait pas indispensable.

Mais la Délégation allemande, notamment, s'efforça de démontrer l'insuffisance de cette proposition, en ayant en vue surtout les ballons dirigeables actuels, dont quelques-uns étaient pourvus de plusieurs nacelles et de moteurs très puissants. Le mécanicien remplissait un rôle aussi important que délicat, si bien qu'on ne comprendrait pas que les États n'exerçassent pas un contrôle préalable sur leur capacité, alors qu'ils le font au regard, par exemple, des mécaniciens des bateaux dont les machines sont souvent d'un fonctionnement plus facile.

Enfin, l'accord s'établit sur cette base que les pilotes, les personnes appelées à les remplacer et le chef mécanicien s'il y en a un, devront être pourvus d'un brevet.

Par personnes appelées à remplacer le pilote, on entendrait non pas l'une quelconque des personnes à bord, mais bien seulement celle qui normalement et en raison de son aptitude professionnelle, aurait qualité pour diriger, le cas échéant, l'aéronef.

Il allait de soi, que ces brevets ne sauraient être délivrés que par les États, comme pour le permis de navigation, et encore avec plus de raison, puisque les bénéficiaires de ces brevets devraient, en dehors de la capacité, satisfaire à d'autres conditions d'âge et de moralité dont le contrôle est du ressort exclusif de l'autorité publique. Rien ne s'opposerait cependant, à ce que, pour les pilotes tout au moins, leur aptitude technique fut constatée par des associations aéronautiques habilitées à cet effet.

Les brevets délivrés par l'un des États contractants seraient valables dans les autres, mais toujours sous la même réserve stipulée à l'article 10 du projet du Gouvernement impérial allemand, c'est-à-dire à moins qu'il ne soit évident pour un Etat que les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés ne se rencontreraient plus. Ce refus de reconnaissance des brevets n'aurait, ici encore, qu'un caractère territorial, et ne lierait pas les autres pays; il serait immédiatement notifié à l'État qui a délivré les brevets.

Les résolutions adoptées par votre Commission, à l'occasion de l'examen de la question VI peuvent être ainsi résumées :

1° *Il est indispensable d'exiger des preuves d'aptitude pour la conduite des aéronefs;*

2° *Il n'y a pas lieu d'établir un programme même minimum des épreuves essentielles à imposer dans chaque État aux candidats, et il suffit de stipuler, sans préciser autrement, que l'examen à faire subir sera théorique et pratique;*

3° *Pour être admis aux examens de capacité, le candidat devra avoir 18 ans et être reconnu de bonne moralité. Il est inutile de spécifier des conditions d'aptitude physique;*

4° *Les pilotes, les personnes appelées à les remplacer et le chef mécanicien, s'il y en a un, devront être pourvus d'un brevet délivré par les États;*

5° *Des brevets différents seront délivrés aux pilotes pour la conduite d'un ballon libre, d'un ballon dirigeable ou d'un appareil d'aviation, et le brevet délivré pour une catégorie d'aéronefs, n'habilitera pas le pilote à conduire un appareil d'une autre catégorie;*

6° *Les épreuves de capacité pour l'obtention du brevet de pilote, pourront être subies devant des délégués d'associations aéronautiques habilités à cet effet;*

7° *Les brevets délivrés par l'un des États contractants, seront reconnus comme valables dans les autres États, à moins qu'il ne soit évident que les conditions dans lesquelles ils ont été accordés ne soient plus remplies;*

8° *Le retrait des brevets pour des motifs touchant la moralité des titulaires, n'aura qu'un caractère territorial et ne liera pas les autres États.*

Question VII. (1er alinéa.)

Règles internationales à imposer lors du départ, pour l'aéronef, le personnel, les passagers, et le chargement.

D'après les réponses contenues dans les Mémorandums, la question devait être envisagée, suivant le Président, à deux points de vue : au point de vue des principes généraux soulevé par les vues de la France et de l'Allemagne, puis à celui des formalités au départ et des mesures de police.

Ainsi, l'article 11 du projet du Gouvernement impérial allemand qui fut présenté comme se rattachant à la question VII, visait, en le reconnaissant expressément, le droit, en principe, pour les aéronefs d'un Etat contractant, d'effectuer leur départ et leur atterrissage dans le territoire d'un autre État contractant et de passer au-dessus de ce territoire.

Mais la Délégation des Pays-Bas fit remarquer que cet article 11 n'avait qu'un rapport indirect avec le sujet envisagé, puisqu'il visait en réalité la question de la liberté de la circulation aérienne et que, conséquemment, il devait être exclusivement réservé à l'examen de la première Commission. Sur ces observations, votre deuxième Commission s'abstint de la discuter et elle se borna à passer en revue les propositions des diverses Puissances relatives aux formalités à prescrire au départ.

La France préconisait pour les aéronefs, un régime de liberté au départ, tout en réservant à la police et aux agents de l'autorité compétente la faculté d'effectuer des visites au départ, toutes les fois qu'ils le jugeraient utile. Ce régime était d'ailleurs également adopté par l'Allemagne qui se bornait à spécifier, en outre, que les restrictions qu'un État contractant croirait devoir imposer à ses propres aéronefs dans un intéret de sûreté, s'étendrait tout naturellement aux aéronefs étrangers.

L'Autriche-Hongrie avait, d'après son Mémorandum, une conception toute particulière des obligations à imposer au départ. Elle se préoccupait surtout, dans le cas où des aéronefs dirigeables étaient sur le point d'entreprendre un voyage à l'étranger, d'aviser tous les États susceptibles d'être traversés, et de leur fournir des informations explicites sur la date du départ, le nom des personnes à bord et le but du voyage.

Ce point de vue ne fut pas admis par votre Commission, pour le double motif que de pareilles exigences étaient de nature à mettre le plus souvent obstacle au voyage projeté, et que, d'un autre côté, la direction probable que suivrait l'aéronef serait impossible à déterminer en raison du vent, de la pression barométrique, etc.

Les autres Puissances proposaient, soit une déclaration de la part du capitaine que l'aéronef n'emporte rien qui puisse compromettre la sécurité publique, soit une visite, pour vérifier s'il n'existait pas à bord des objets dont le transport était interdit.

Votre Commission estima qu'il n'y avait pas lieu de stipuler pour chaque État, de pareilles obligations. De telle sorte, qu'en définitive, il n'y aurait aucune règle internationale à imposer lors du départ des aéronefs.

Question VIII.

Des papiers de bord dont l'aéronef doit être porteur.

Les papiers de bord obligatoires seront :

Le certificat d'immatriculation;

Le permis de navigation;

Les brevets du personnel qui est assujetti à en être muni.

Il fut également décidé, que pour la circulation internationale, les ballons libres et les aéronefs dirigeables devront tenir un livre de bord contenant la catégorie à laquelle appartenait l'aéronef, sa marque de nationalité, le lieu et le numéro de son immatriculation, le nom, la nationalité, la profession et le domicile du propriétaire;

Puis la Commission rechercha les autres mentions à porter sur ce livre de bord, pour chaque ascension, et prit successivement les résolutions ci-dessous.

On inscrira sur ce livre :

Le nom, la nationalité, le domicile du pilote et des hommes d'équipage ainsi que les noms, professions et domiciles des voyageurs;

La marche suivie en plan et en altitude lorsque les circonstances le permettront;

Cette prescription ne fut pas adoptée sans débat.

La Délégation anglaise opposait, en effet, les difficultés d'indiquer la route suivie et exprimait l'opinion qu'il convenait d'attendre qu'on eût acquis une expérience faisant actuellement défaut, pour décréter l'obligation internationale de mentionner la marche suivie.

Cependant il fut démontré qu'il s'attachait un grand intérêt à obtenir ce renseignement, par exemple pour savoir si des dommages causés pouvaient être imputés à

l'aéronef, ou si celui-ci avait enfreint les prohibitions relatives au passage sur les zones interdites; que, d'un autre côté, rien n'empêchait de tracer point par point la marche suivie sur une carte à grande échelle. Avec cette atténuation que l'obligation ne serait à remplir que dans la mesure où les circonstances le permettraient, il n'apparaissait pas qu'elle eût un caractère excessif, et ce fut l'avis de votrè Commission.

Quant à l'indication de la marche suivie en altitude elle entraînait la nécessité d'avoir à bord un barographe, ce qui sembla si exagéré pour les appareils d'aviation, que la Commission réserva la question en ce qui concerne ces appareils; elle admit l'obligation du barographe pour les autres aéronefs, qui d'ailleurs en étaient généralement pourvus.

La Délégation allemande attachait de l'intérêt à l'indication du vent et du temps, utile à beaucoup d'égards, surtout en ce qui touche le vent, et comme fournissant un précieux élément d'appréciation dans le cas où la force majeure était invoquée par l'aéronaute. Mais les Délégations russe et anglaise, objectant les difficultés particulières de ces observations qui, à moins d'être très bien faites, n'ont aucune valeur, la Commission repoussa la proposition.

Elle fit de même pour l'indication de l'effectif et la consommation des matériaux nécessaires au fonctionnement des machines, encore qu'elle ne fût pas sans intérêt, pour permettre à un autre État, de constater les approvisionnements emportés du lieu de départ et pour éclairer le juge en cas d'accident ou d'infraction.

Au contraire, la Commisssion se montra favorable à l'inscription obligatoire sur le livre de bord, de tous événements intéressants, notamment, de toutes escales ainsi que des accidents survenus à l'aéronef, à l'équipage et aux voyageurs, et décida que toutes les inscriptions prescrites seraient effectuées autant que possible au cours de l'ascension ou après sa terminaison dans un délai de douze heures au plus.

Elle admit, en outre, conformément au projet allemand, que les livres de bord seraient conservés pendant deux ans.

Restait à résoudre le point de savoir dans quelles langues il conviendrait de rédiger les papiers et le livre de bord. La Délégation italienne proposait la langue nationale, sauf pour le permis de navigation et les brevets d'aptitude qui devraient être rédigés en une ou deux autres langues.

La Convention relative à la circulation internationale automobile, pour permettre d'effectuer sans difficulté le contrôle par les autorités des pays étrangers que traverserait le véhicule, et aussi pour éviter aux voyageurs tous désagréments, avait prévu que le carnet international de route contiendrait des feuilles intercalaires en nombre égal à celui des États contractants, et qui seraient libellées chacune dans la langue du pays correspondant.

Était-il nécessaire, en matière de circulation aérienne, d'aller aussi loin, et ne suffirait-il pas d'exiger que le permis de navigation et les brevets d'aptitude fussent rédigés en deux ou trois autres langues que la langue nationale, dans celles, par exemple, des deux ou trois pays voisins du port d'attache?

Après réflexion, votre Commission se prononça dans une séance ultérieure pour l'usage d'une seule langue, et de la langue du pays dont émanaient les permis. Dans beaucoup d'États on observait cette règle pour les permis de navigation des navires,

les brevets de capitaine et de mécanicien, les passeports à l'étranger. Pourquoi agirait-on autrement à l'égard des permis exigés pour la navigation aérienne?

Sans doute, on pouvait invoquer le récent précédent inauguré par la Convention automobile, mais les mêmes raisons ne se rencontraient pas dans l'espèce. Si, en effet, on avait dû adopter, pour la circulation internationale automobile, le système d'un carnet de route contenant, dans toutes les langues des États contractants, les indications nécessaires pour identifier le véhicule et le conducteur et pour établir que les stipulations de la Convention se trouvaient remplies, c'est qu'il n'avait pas été trouvé d'autre moyen pratique de faciliter les contrôles incessants de la police des divers pays traversés, et d'éviter aux touristes mille ennuis et mille retards.

La situation était toute autre dans la navigation aérienne, car le contact avec les populations et avec les agents de l'autorité publique n'était pas permanent comme dans la circulation terrestre, et ne devait se produire que lors de l'atterrissage. Au surplus, les contrôles essentiels qui en cette matière tendaient à la vérification de l'identité de l'aéronef et du pilote, pourraient être effectués sans peine, même si les agents de l'autorité ne connaissaient pas la langue dans laquelle étaient rédigés le permis, et cela à l'aide des photographies de l'aéronef et du pilote contenues dans lesdits permis, et de la lecture des marques et numéros d'immatriculation inscrits dans le permis de navigation et apposés sur l'aéronef lui-même.

D'ailleurs, il importe de noter que le vote de votre Commission a seulement cette signification que, les États contractants n'ont pas *l'obligation* de faire établir en plusieurs langues les pièces mêmes essentielles exigées pour la circulation internationale, telles que : certificat d'immatriculation, permis de navigation, brevets de pilotes et de mécaniciens. Néanmoins, rien ne s'opposerait à ce que ces pièces fussent traduites en diverses langues : à cet égard, toute latitude leur est laissée, et les États conservent la plus entière liberté pour apprécier ce qu'il convient de faire touchant les pièces qu'ils délivrent.

On avait suggéré que l'obligation pour les États d'employer plusieurs langues fut instituée tout au moins pour *le titre* indiquant la nature de ces pièces réglementaires à exhiber à toute réquisition de l'autorité publique. Mais alors on retombait dans les difficultés auxquelles on avait voulu parer, c'est-à-dire dans la nécessité d'une traduction dans toutes les langues des pays contractants, car en dehors de ce système, le but à poursuivre et qui était de faciliter le contrôle en tous lieux, ne pouvait être complètement atteint.

Ici encore, pas de stipulations internationales : les États agiront à leur guise ; et s'ils doivent libeller dans la langue nationale le titre des certificats, permis et brevets, ils demeurent libres de reproduire ces titres dans d'autres langues à leur choix.

En résumé, votre Commission a pris les résolutions ci-après, au sujet des papiers de bord visés par la Question VIII :

1° Tous les aéronefs doivent avoir des papiers de bord.

Ces papiers seront : le certificat d'immatriculation, le permis de navigation et les brevets d'aptitude du personnel tenu d'en être muni;

2° Pour la circulation internationale, tous les aéronefs sont tenus d'avoir et de tenir un livre de bord;

3° Les mentions obligatoires à porter sur le livre de bord seront, savoir :

La catégorie à laquelle appartient l'aéronef, sa marque de nationalité, le lieu et le numéro de son immatriculation, le nom, la nationalité, la profession et le domicile du propriétaire;

Pour chaque ascension :

a) *Le nom et la nationalité du pilote et des hommes d'équipage, ainsi que les noms, professions et domiciles des voyageurs;*

b) *La marche suivie en plan et en altitude, toutes les fois que les circonstances le permettront;*

c) *Tous les événements intéressants, notamment toute escale, ainsi que les accidents survenus à l'aéronef, à l'équipage et aux autres voyageurs;*

4° Les mentions obligatoires seront portées sur le livre de bord, autant que possible durant l'ascension, ou après sa terminaison, dans le délai maximum de douze heures;

5° Le livre de bord, dès qu'il sera rempli, devra être conservé pendant deux ans et tenu à la disposition de l'autorité publique;

Question IX.

Faut-il pour garantir la sécurité de la circulation, d'une part imposer aux aéronefs en marche certaines mesures de précaution (signaux visibles et sonores, directions à suivre, etc.), et, d'autre part, établir sur le sol des marques distinctives qui faciliteraient la reconnaissance de certains points?

Votre Commission n'a pas cru devoir retenir la question des signaux à imposer aux aéronefs en marche qui concernaient plus particulièrement la quatrième Commission. Elle ne s'est occupée que des mesures destinées à faciliter et à protéger la circulation aérienne.

Il serait très utile, pour les pilotes d'aéronef, de pouvoir reconnaître les localités ou certains points du pays au-dessus duquel ils circulent, et indiqués par des marques distinctives établies sur le sol, sur le toit des édifices tels que les gares et stations de chemins de fer. Mais les expériences faites à ce sujet, ont démontré que les signaux ou « bases » employés jusqu'ici, sont très difficilement perceptibles, et on peut dire que le problème reste encore à résoudre.

Dans ces circonstances, votre Commission n'émit pas de vote tendant à obliger les États à établir des marques. Elle résolut seulement de leur recommander la mesure et la recherche des signaux qui en assureraient l'efficacité.

Cependant, il était exposé qu'il importait au plus haut point de protéger les aéronefs contre le péril redoutable des lignes électriques à haute tension, comme aussi contre les câbles aériens tendus à travers certaines vallées, conséquemment, d'imposer aux Etats de signaler, tout au moins, les obstacles de cette nature. Deux moyens s'offraient à cet égard : les marques et les cartes.

L'établissement de marques très visibles pourrait être imposé aux concessionnaires des lignes électriques à haute tension; elles seraient de la même couleur dans tous les pays et apposées sur les poteaux qui portent les lignes et sur les pylônes d'aboutissement des câbles aériens. Cette proposition ne fut pas davantage admise parce qu'elle comportait des études préalables, et la Commission en fit également l'objet d'un simple vœu.

Quant aux cartes où seraient figurées les lignes électriques, il fut objecté qu'il semblait bien difficile de trouver le moyen pratique de les utiliser et de les tenir à jour. Pour rendre les services qu'on en attendait, il faudrait qu'elles fussent dressées à une si grande échelle qu'elles deviendraient par trop encombrantes. D'autre part, la mise à jour rencontrerait des obstacles très sérieux, étant donné le développement incessant et considérable des lignes, et, dans ces conditions, demeurant incomplètes, elles présentaient de réels dangers.

Toutefois, des études sur cette question étaient poursuivies par la Fédération aéronautique qui trouverait peut-être une solution. En attendant l'issue de ses recherches, rien n'empêchait de recommander aux Gouvernements d'établir, dans la mesure du possible, des cartes aéronautiques et d'améliorer les cartes existantes, au point de vue de l'indication des lignes électriques. Cet avis fut partagé par votre Commission qui émit aussi un avis favorable à l'uniformité de l'échelle des cartes, en prenant comme base, suivant la libérale et précieuse proposition de la Délégation anglaise, l'échelle décimale.

En résumé, votre Commission répondant à la question IX, deuxième partie, proclama qu'il était vivement à souhaiter que des marques distinctives fussent établies pour faciliter et protéger la circulation aérienne, et, surtout, que les lignes électriques à haute tension figurassent, dans toute la mesure possible, sur des cartes.

Mais l'étude des problèmes complexes que soulève la réalisation pratique de ces mesures protectrices, n'ayant pas paru assez avancée pour permettre d'entrevoir une solution très prochaine, la Commission jugea ne pas pouvoir formuler des prescriptions fermes et elle vota seulement des vœux très pressants ainsi conçus :

« *Il est très désirable que les Gouvernements recherchent les moyens de rendre reconnaissables, par des marques bien visibles, certains points pouvant servir de repère aux aéronautes. Ces marques seraient placées sur le sol ou sur le toit des édifices tels que gares, stations de chemins de fer, églises, bâtiments publics, etc.*

« *Le signalement des lignes électriques à haute tension, qui constituent l'un des plus grands dangers pour la navigation aérienne, et des supports des câbles aériens, étant d'une importance capitale, les Gouvernements devront s'appliquer d'une manière toute spéciale à le réaliser, tant par des marques très visibles et uniformes dans les États contractants, que par des cartes aéronautiques de même échelle décimale dans tous les pays.* »

Question X.

Des règles internationales à imposer lors de l'atterrissage. Faut-il restreindre la liberté de l'atterrissage ?

On rencontrait dans cette question celle des signaux avertisseurs, qui fut renvoyée à la quatrième Commission.

La formule : Faut-il restreindre la liberté de l'atterrissage ? contenait implicitement ce postulat que le principe de la liberté ne faisait pas doute; liberté, en ce sens, qu'on ne pouvait s'opposer à ce qu'un aéronef atterrisse, ce qui équivaudrait à la prohibition de la circulation aérienne ; et c'est bien ainsi que votre Commission l'a entendu, en admettant, sans discussion, la liberté, ou mieux, le droit d'atterrissage pour les aéronefs.

A cette idée se rattachait une préoccupation légitime, formant comme la contrepartie de la liberté d'atterrir, celle de sauvegarder les intérêts des États, en facilitant tous les contrôles fiscaux et de police, au moment où l'aéronef prend contact avec le territoire d'un pays. C'est pourquoi la proposition française imposait au pilote de tout aéronef étranger l'obligation de prévenir, dès l'atterrissage, les autorités de la localité la plus voisine.

Le projet allemand n'avait pas moins souci de ces intérêts, mais obéissant à une pensée dominante, et entendant conserver dans toute son intégrité le principe de la souveraineté territoriale en ce qui concerne les mesures de police, il préférait qu'il n'y eût pas de stipulations internationales de cette nature. Aussi, proposait-il de décider seulement que « tout État contractant pourra prescrire que, dans le cas où l'aéronef d'un autre État contractant atterrit sur son territoire, l'aéronaute en avise l'autorité de police ».

Votre Commission se rallia à cette manière de voir, étant entendu, d'ailleurs, que la règle territoriale s'appliquera aux aéronefs venant de l'étranger, comme à ceux du pays.

La reconnaissance, en principe, de la liberté, n'est pas exclusive de l'obligation d'atterrir en des lieux déterminés, ni même de l'interdiction pour des raisons majeures de sécurité, de certains lieux ou zones.

Dans son Mémorandum, la Grande-Bretagne, notamment, s'était prononcée pour la première obligation que, sans hésitation, votre Commission repoussa. Toutefois, aux termes d'une note qui fut remise par la Délégation britannique (voir Annexe au procès-verbal de la 4e séance), le Gouvernement anglais modifiait très sensiblement sa première conception.

Si, portait cette note, des aéronautes étrangers atterrissent dans les zones frontières sur des emplacements désignés, toutes les facilités de douane leur seront accordées. Dans le cas, au contraire, où, soit volontairement, soit par suite de force majeure, ils auront atterri en dehors de ces emplacements, ils seront astreints à prévenir les autorités policières ou douanières, comme le proposait le Mémorandum

français. C'était, par conséquent, l'abandon de la première proposition, par trop restrictive, de la défense d'atterrir en dehors des endroits déterminés.

En ce qui concerne l'établissement de zones interdites, la Commission en admit le principe sans discussion. Elle pensa également que les États doivent dresser la carte de ces zones et les communiquer aux autres États contractants. Enfin elle ne fut pas d'avis que les zones soient indiquées sur le terrain, de jour et de nuit.

Après avoir décidé qu'il n'y avait pas lieu de s'occuper des sanctions aux infractions commises par les aéronautes, et qui doivent être laissées à l'appréciation de chaque pays, la Commission fut sollicitée d'examiner la proposition contenue dans l'article 12 du projet du Gouvernement impérial allemand, et relative à l'égalité de traitement à appliquer aux étrangers et aux nationaux, ainsi qu'au droit de rétorsion.

Cette proposition ressortissait plutôt de la compétence de la première Commission. Elle rencontrait, d'ailleurs, une certaine opposition de la part des Délégations britannique et russe qui estimaient, au contraire, que dans divers cas, les États devaient pouvoir exclure les aéronefs de certains pays, sans être tenus d'interdire la circulation à leurs nationaux. On permettra à ces derniers l'accès de zones défendu aux étrangers.

Sans entrer dans l'examen approfondi de la délicate question de l'assimilation complète des étrangers aux nationaux, la Commission, suivant son Président, avait simplement à déclarer, si elle était partisan de l'indépendance des États, que : « Chaque État a le droit d'interdire certaines régions, et conserve sa liberté sur la manière dont il interdira et sur le point de savoir à qui il interdira », formule qui fut adoptée sans opposition.

Enfin, des vues furent échangées au sujet du passage des ballons libres au-dessus d'une zone interdite. Votre Commission accepta la proposition de la Délégation allemande concernant aussi bien les autres aéronefs que les ballons libres, et portant qu'un aéronef s'engageant au-dessus d'une zone interdite, sera tenu de faire paraître un signe de détresse et d'atterrir le plus tôt possible.

De plus, sur la remarque faite par la Délégation de Monaco, qu'un aéronef peut pénétrer, sans le savoir, dans une zone interdite et qu'il conviendrait de l'en avertir de terre, la Commission se rallia à cette opinion.

Pouvait-on déterminer un mode uniforme d'avertissement à employer dans tous les pays contractants? Quelques hésitations se manifestèrent à ce sujet, et tout en émettant l'avis que rien ne s'opposait, suivant toute apparence, à ce que cet avertissement consistât dans trois séries de deux coups jumelés de canon ou de sirène, précédés d'un coup isolé, il ne parut pas expédient d'imposer ce mode unique d'avertissement.

Les États contractants conserveraient donc la faculté de choisir les signaux qui leur sembleraient le mieux appropriés dans chaque pays à leur objet, mais ils devraient se notifier réciproquement les signaux adoptés.

Les résolutions prises en ce qui touche la dixième question se résument ainsi qu'il suit :

1° Les États contractants peuvent interdire l'atterrissage des aéronefs dans certaines zones;

2° Tout État contractant pourra prescrire que dans le cas où un aéronef d'un autre État contractant atterrit sur son territoire, l'aéronaute en avise l'autorité de police;

3° Les zones interdites doivent être indiquées sur des cartes, que les États contractants sont tenus de se communiquer; mais on ne saurait exiger des indications de jour et de nuit sur le terrain;

4° Chaque État demeure libre de régler à son gré les interdictions de passage et d'atterrissage dans certaines zones et de déterminer à qui ces interdictions s'appliqueront;

5° Tout aéronef qui contre son gré s'engagera au-dessus d'une zone interdite, sera tenu dès qu'il s'en apercevra ou dès qu'il y aura été invité par un avertissement donné de terre, de faire paraître un signal de détresse et d'atterrir le plus tôt possible.

Question XIII.

Mesures à prendre après l'atterrissage pour la sauvegarde des aéronefs de leur personnel et de leurs appareils.

Votre Commission se montra unanime à reconnaître que, conformément aux propositions de l'Allemagne et de la France, il convenait de proclamer l'obligation, pour les autorités des États contractants, de prêter aide et assistance aux aéronautes lors de l'atterrissage.

Elle reconnut également, sans discussion, que les États seraient tenus d'instruire les populations des mesures à prendre dans ces circonstances.

Question XIV.

Épaves. — La proposition française était ainsi conçue : « Celui qui trouve une épave d'aéronef doit en faire la déclaration à l'autorité municipale de la localité voisine ou du premier port où il abordera. L'épave, si elle peut être identifiée, sera restituée à son propriétaire qui remboursera ses frais au sauveteur et lui payera une rémunération de 5 p. 100 de la valeur de l'épave... »

Au sujet du taux fixe de la rémunération, la Délégation suisse fit observer que son acceptation n'irait pas sans présenter quelques difficultés, le nouveau Code civil fédéral n'ayant prévu qu'une indemnité *équitable*. Il serait peut être préférable de ne pas spécifier un taux et de respecter le droit national.

Mais le Président de la Conférence développa les motifs qui justifiaient la rémunération fixe proposée et ayant un caractère forfaitaire. Il fallait, dans l'intérêt même de la conservation et de la restitution des épaves aux propriétaires, donner l'assurance à l'inventeur qu'il aurait une indemnité. Sans doute, l'adoption d'un taux déterminé entraînerait une modification des jeunes comme des vieilles législations et notamment du Code français qui ne confère aucun droit à l'inventeur, mais l'intérêt général le commandait.

Ces considérations parurent décisives à votre Commission qui vota la proposition française.

Propositions présentées durant la Conférence.

Parmi les propositions présentées durant la Conférence, votre Commission n'eut à en examiner que deux, celle de la Délégation britannique, développée dans une note distribuée aux Délégués (voir Annexe au procès-verbal de la 4e séance) et relative à *l'assurance obligatoire*, en vue de la réparation des dommages causés par l'atterrissage, et celle de la Délégation italienne concernant les *ballons-sonde*.

Assurance obligatoire. — La Délégation britannique exposa, qu'elle ne pouvait que se référer aux motifs développés dans la Note précitée, pour justifier la mesure proposée dans l'intérêt, tant des victimes de dommages, que des aéronautes eux-mêmes.

La police d'assurance n'entraînerait pas une charge très élevée pour le propriétaire de l'aéronef, et le système préconisé offrant tant d'avantages pour le règlement des dommages, méritait d'être adopté ou, tout au moins, d'être pris en considération.

La Délégation britannique attachait un haut prix à obtenir ne fût-ce qu'un vœu favorable de la Commission.

Sans être hostile à l'importante proposition présentée, la Délégation suisse exprima la crainte qu'elle fût très difficile à réaliser, en raison de la multiplicité, de la variété et de l'importance des dommages susceptibles d'être causés par les aéronefs ou même par le public accouru pour aider à l'atterrissage. Comment supputer le risque, et trouverait-on une Compagnie disposée à consentir l'assurance?

D'un autre côté, la Délégation française faisait les plus expresses réserves même sur un vœu relatif à l'assurance obligatoire, réserves auxquelles se rallia la Délégation allemande, en l'absence d'instructions de son Gouvernement sur ce point délicat. Il était observé que la question présentait une gravité particulière à cause précisément des difficultés qui résultaient, pour la navigation aérienne, de ce que, dans certaines législations, chaque particulier pouvait prétendre peut-être au droit d'interdire de circuler au-dessus de sa propriété et réclamer pour ce fait des indemnités,

La Délégation britannique avait, en réalité, formulé sa proposition avec l'espoir qu'elle ferait l'objet d'une disposition insérée dans la Convention elle-même. Mais les objections qu'elle souleva l'ayant convaincue que ce résultat ne pouvait être atteint actuellement, elle renonça à demander un vote sur cette question, se contentant pour l'instant de la mention qu'en feraient les procès-verbaux de la Conférence et qui formerait comme un jalon posé pour l'avenir.

Ballons-sonde. — La Délégation italienne aurait désiré que, dans un intérêt scientifique, la Commission s'occupât des mesures de protection internationale à organiser en faveur des ballons-sonde.

Comme le fit remarquer la Délégation suisse, la question, par l'un de ses côtés intéressants, semblait rentrer dans la compétence de la deuxième Commission. Un ballon-sonde, en effet, devient toujours une *épave;* leur appliquera-t-on le régime des

épaves? Dans l'affirmative, les conséquences de cette assimilation risqueraient d'être très onéreuses pour les expérimentateurs, à cause de la valeur des instruments scientifiques employés.

Mais le régime actuel excluait pour le ballon-sonde le système des épaves, puisque l'inventeur était rémunéré d'une manière fixe et dans la mesure indiquée dans la corbeille attachée à l'appareil.

Il était inutile d'innover. Au surplus on pouvait douter que la question présentât un réel intérêt au point de vue d'un règlement international, car une sorte d'entente s'établit entre celui qui lance l'appareil et celui qui le trouve et que, d'autre part, les pays voisins sont en général prévenus du lancement d'un ballon-sonde.

Toutefois, sur la remarque faite par la Délégation allemande qu'elle avait présenté un ensemble de vœux touchant aux intérêts scientifiques de l'aéronautique et comprenant les ballons-sonde, votre Commission renonça à délibérer sur ce sujet qui serait soumis à la Conférence.

RÉSOLUTIONS
ADOPTÉES PAR LA COMMISSION ADMINISTRATIVE ET TECHNIQUE.

Question III.

1. Aucun aéronef ne sera admis au bénéfice de la présente Convention sans un permis de navigation délivré par l'État compétent aux termes de l'article ci-dessus (1), après des essais de navigabilité jugés suffisants et effectués devant une autorité publique ou devant une association aéronautique habilitée par celle-ci.

Toutefois, les essais préalables de navigabilité pourront ne pas être exigés pour les ballons libres, non plus que pour les appareils d'aviation d'un type dont la navigabilité aura déjà été dûment constatée.

2. Des visites périodiques ou non périodiques devront être effectuées par l'autorité publique ou par des associations dûment habilitées, à l'effet de vérifier l'état de navigabilité des aéronefs. Ces visites seront mentionnées sur le permis.

3. L'aéronef dont la navigabilité aura été reconnue et pour lequel un permis de navigation aura été délivré, ne pourra être mis en service qu'après avoir été immatriculé; l'autorité qui procède à l'immatriculation, portera sur le permis de navigation le numéro attribué à l'aéronef.

4. Le permis de navigation contiendra les indications suivantes : Lieu et date de l'immatriculation, marque de nationalité et numéro attribué. Nom, prénoms, domicile, nationalité du propriétaire de l'aéronef. Photographie des ballons dirigeables et des appareils d'aviation.

Caractéristiques de l'aéronef, savoir :

Pour les ballons libres :

1° Les dimensions constructives de l'enveloppe (diamètres, circonférences, volume);

2° Le diamètre de l'orifice d'appendice;

3° La nature de l'enveloppe;

(1) Voir les résolutions de la première Commission sur la question II, règle 2.

4° Les dispositifs des orifices de manœuvre et de dégonflement;

5° Les dispositifs de suspension de la nacelle.

Pour les ballons dirigeables :

1° Pour l'*enveloppe :* son genre ou type; sa nature; ses principales dimensions constructives; son cloisonnement;

2° Pour la *nacelle :* nombre; dimensions; position;

3° Pour le *moteur :* type, nombre, puissance, alésage des cylindres, course des pistons;

4° Pour les *propulseurs :* nature, nombre, emplacements;

5° Pour les *gouvernails* de direction : dispositifs, nature, nombre, emplacements;

6° Pour les *gouvernails de profondeur :* dispositifs, nature, nombre, emplacements;

7° Pour l'*empennage :* dispositifs, nombre, emplacements.

Pour les appareils d'aviation :

1° Les genre et type de l'appareil;

2° *Appareils de sustentation :* nombre, genre; dimensions par unité; surface totale; emplacement;

3° *Moteurs :* comme pour les dirigeables;

4° *Propulseurs :* comme pour les dirigeables;

5° *Gouvernails :* comme pour les dirigeables;

6° *Empennage :* comme pour les dirigeables;

7° *Dispositifs de lancement et d'atterrissage* : nature, emplacement.

5. Si l'une des caractéristiques spécifiées dans le permis de navigation est modifiée, ce permis cessera d'être valable.

6. Les permis de navigation délivrés par les autorités d'un des États contractants seront reconnus comme valables par les autres États, à moins qu'il ne soit évident que les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés d'après les règles ci-dessus, ne sont plus remplies.

Le refus de reconnaissance du permis sera notifié immédiatement à l'État qui l'a délivré.

Question V.

7. Pour circuler au-dessus du territoire de l'un des Pays contractants, les aéronefs de toute espèce devront porter la marque de leur nationalité représentée par des lettres majuscules de caractères latins, indiquées dans un tableau annexé à la présente

Convention (annexe A) et par le numéro qui leur aura été attribué lors de leur immatriculation.

8. Les lettres et chiffres représentant la marque de nationalité et le numéro d'immatriculation devront être lisibles à la plus grande distance possible et avoir, dans tous les cas, une hauteur minima de 65 centimètres. Ces lettres et chiffres auront : en largeur les deux tiers, et en épaisseur du trait, le sixième de leur hauteur. Ils seront de couleur noire sur fond blanc et appliqués sur le corps même des aéronefs, à une place choisie de telle façon que ces signes distinctifs soient lisibles en marche.

9. En outre, les aéronefs porteront rivée à la nacelle ou au châssis une plaque indiquant le nom et le domicile du propriétaire, et reproduisant la marque de nationalité et le numéro d'immatriculation apposés sur le corps de l'aéronef.

Question VI.

10. Pour la conduite d'un aéronef quelconque au-dessus du territoire de l'un des Etats contractants, les pilotes, les personnes appelées à les remplacer et le chef mécanicien, s'il y en a un, devront être pourvus des brevets délivrés par l'autorité publique de l'État compétent aux termes de l'article. . . . . de la présente Convention.

11. Ces brevets ne seront délivrés, qu'après des examens théoriques et pratiques ayant établi l'aptitude des pilotes et mécaniciens, et passés devant une autorité publique ou devant une association aéronautique habilitée par celle-ci.

12. Des brevets différents seront délivrés pour la conduite d'un ballon libre, d'un ballon dirigeable ou d'un appareil d'aviation et le brevet délivré pour une catégorie d'aéronefs n'habilitera pas à conduire un appareil d'une autre catégorie.

13. Les brevets ne pourront être accordés qu'à des personnes âgées de 18 ans au moins et de bonne moralité. Ils contiendront les nom, prénoms et signalement du titulaire, ainsi que sa photographie.

14. Les brevets délivrés dans l'un des États contractants seront reconnus valables dans les autres États, à moins qu'il ne soit évident que les conditions dans lesquelles ils ont été accordés ne sont plus remplies.

Le refus de reconnaissance du brevet sera notifié immédiatement à l'État qui l'a délivré.

Question VIII.

15. Tous les aéronefs circulant au-dessus du territoire d'un des États contractants, doivent avoir des papiers et un livre de bord.

16. Ces papiers seront : le certificat d'immatriculation, le permis de navigation et les brevets du personnel tenu, suivant les distinctions prévues à l'article 10 ci-dessus, d'en être munis.

17. Le livre de bord devra contenir les indications suivantes : la catégorie à laquelle appartient l'aéronef, sa marque de nationalité, le lieu et le numéro de son immatriculation, le nom, la nationalité, la profession et le domicile du propriétaire.

Pour chaque ascension, seront portés sur le livre du bord :

Le nom, la nationalité, le domicile du pilote et des hommes d'équipage, ainsi que les noms, professsion, nationalité et domicile des voyageurs;

L'indication de la marche suivie en plan et en altitude, toutes les fois que les circonstances le permettront.

En outre, la marche en plan sera indiquée sur une carte, et la marche en altitude le sera pour les ballons libres et pour les ballons dirigeables, par un barographe qu'ils sont tenus d'avoir à bord.

L'indication de tous les événements intéressants, notamment des escales, des aéronefs rencontrés en cours de route, ainsi que des accidents survenus à l'aéronef, à l'équipage et aux autres voyageurs.

18. Les mentions obligatoires ci-dessus énumérées seront portées sur le livre du bord, autant que possible au cours de l'ascension ou, en cas d'empêchement, après l'ascension et dans un délai maximum de 12 heures.

19. Le livre de bord devra être conservé pendant deux ans après la dernière inscription, et être représenté à toute réquisition de l'autorité publique.

Question X.

20. Tout État contractant pourra prescrire que, dans le cas où un aéronef d'un autre État contractant atterrit sur son territoire, l'autorité de police de la localité la plus voisine en soit immédiatement avisée.

21. Les États contractants peuvent interdire l'atterrissage des aéronefs dans certaines zones, comme aussi le passage au-dessus de certaines zones.

22, Les zones interdites doivent être indiquées sur des cartes, que les États contractants sont tenus de se communiquer; mais on ne saurait exiger des indications sur le terrain.

23. Tout aéronef qui, contre son gré, s'engage au-dessus d'une zone interdite, sera tenu, dès qu'il s'en apercevra ou dès qu'il y aura étéinvité par un avertissement donné de terre, de faire paraître le signal de détresse et d'atterrir le plus tôt possible. Les États contractants devront se notifier le mode d'avertissement qu'ils auront adopté.

Question XIII.

24. Les États contractants seront tenus d'ordonner à leurs autorités, de prêter aux aéronefs, en cas d'atterrissage ou en cas de détresse, l'assistance nécessaire et d'instruire les populations des mesures à prendre en pareille occurrence.

Question XIV.

25. Les États contractants reconnaissent que celui qui a trouvé une épave d'aéronef doit en faire la déclaration à l'autorité municipale de la localité voisine ou du premier port où il abordera, et que l'épave, si elle peut être identifiée, sera restituée à son propriétaire, qui remboursera ses frais au sauveteur et lui payera une rémunération de 5 p. o/o de la valeur de l'épave. Dans le cas contraire, elle restera entre les mains de l'autorité.

Question IX.

VOEUX.

« Il est très désirable que les Gouvernements recherchent les moyens de rendre reconnaissables par des marques bien visibles, certains points pouvant servir de repère aux aéronautes. Ces marques seraient placées sur le sol ou sur le toit des édifices tels que gares, stations de chemins de fer, églises, bâtiments publics, etc.

« Le signalement des lignes électriques à haute tension, qui constituent l'un des plus grands dangers pour la navigation aérienne, et des supports des câbles aériens, étant d'une importance capitale, les Gouvernements devront s'appliquer d'une manière toute spéciale à le réaliser, tant par des marques très visibles et uniformes dans les États contractants, que par des cartes aéronautiques de même échelle décimales dans tous les pays. »

ANNEXE A.

Les lettres constituant les marques de nationalité pour les différents pays sont les suivantes ;

Allemagne, D; Autriche, A; Belgique, B; Bulgarie, B G; Danemark, D M; Espagne, E; France, F; Grande-Bretagne, G B; Hongrie, H; Italie, I; Monaco, M C; Pays-Bas, N L; Portugal, P; Roumanie, R M; Russie, R; Serbie, S B; Suède, S; Suisse, S S; Turquie.....

TROISIÈME COMMISSION.

(DOUANIÈRE.) [1]

RAPPORT

PRÉSENTÉ PAR

M. LE BARON BERGET.

MESSIEURS,

La troisième Commission a eu à s'occuper des questions douanières. Elle avait à répondre aux questions 7 (§ 2 et 3), 11 et 12.

M. Pompeo Bodrero, président de cette Commission a, dès la première séance, proposé de prendre comme base de la discussion le texte du Gouvernement français. Cette proposition ayant réuni l'assentiment de tous les membres présents, c'est sur ce texte, comme base, qu'ont été édifiées les discussions, parfois très longues de la troisième Commission.

Neuf séances ont été nécessaires pour arriver à des décisions permettant l'élaboration d'un texte précis. Ce texte a été formulé par un *Comité d'examen* composé de M. *Pompeo Bodrero*, président de la troisième Commission; de M. le comte *Nemes de Hidveg*, de M. *Kebers*, de M. le colonel *Romeo y Rodrigo* et de M. le professeur *Berget*, rapporteur de la troisième Commission; ce comité d'examen s'est réuni trois fois et, après avoir minutieusement revu les procès-verbaux des séances de la troisième Commission, a arrêté le texte que vous avez tous entre les mains.

Il est du devoir de votre rapporteur de résumer, de condenser les décisions tenues dans vos séances et de vous dire succinctement les raisons qui paraissent se dégager de ces discussions, et qui ont motivé les décisions qui en sont sorties et qui sont formulées dans le texte des résolutions.

Nous n'avons pas suivi pour le classement des articles de ce texte, l'ordre même des questions ou des discussions tenues en séance : nous avons cru devoir les classer en divers éléments suivant un ordre qui nous a paru naturel et que vous serez maîtres de modifier à votre gré; mais la rédaction de chaque numéro respecte scrupuleusement les décisions de la troisième Commission.

---

[1] Cette Commission était composée de MM. P. Bodrero (Italie), président; Lewald, Göppert, Herwarth von Bittenfeld (Allemagne); comte Nemes de Hidveg, comte de Lamezan-Salins, Vassel (Autriche-Hongrie); comte Wodzicki de Granow (Autriche); baron Malcomes (Hongrie); Kebers (Belgique); Cold (Danemark), Romeo y Rodrigo (Espagne); Paul Fauchille, Th. Tissier, Hennion, Hennequin, Delanney, Dessens, Glorieux, Léon Barthou, Surcouf (France); Byrne, Mac Donogh, Chalmers (Grande-Bretagne); Majorana dal Fabbro (Italie); Cort van der Linden, Laman de Vries (Pays-Bas); dos Santos-Bandeira, comte de Leça (Portugal); Sturdza (Roumanie); Eichholtz (Russie); de Klercker (Suède); Lardy, Schaeck (Suisse); Fethy-bey (Turquie);

Baron Berget (Monaco), rapporteur; Huet, André Guillois, Bridgeman, secrétaires.

Dès l'ouverture de la première séance de la troisième Commission, M. Delanney, directeur général des douanes de France nous a fait un exposé magistral de la question douanière au point de vue spécial de ses rapports avec la navigation aérienne. Dans cet exposé d'une clarté remarquable et d'une précision mathématique, M. Delanney a examiné les divers aspects de la question et souligné nettement les points de vue différents auxquels on pouvait se placer pour l'examiner.

Notre président de la troisième Commission, M. Pompeo Bodrero, a eu également l'heureuse idée de nous demander d'exprimer par des votes les opinions respectives de chaque État sur les questions soumises à votre compétence. Ce mode de formuler avait l'avantage de préciser nettement les avis et de permettre plus aisément la rédaction des textes qui devaient les exprimer.

L'article 1° est ainsi rédigé :

Le transport par aéronefs des explosifs, des armes et munitions de guerre, ainsi que des pigeons et autres oiseaux voyageurs est interdit dans la circulation internationale.

Cette résolution, sauf en ce qui concerne les pigeons, avait été votée unanimement dans la première séance. La question des pigeons avait été soulevée par la Délégation d'Autriche-Hongrie et avait été réservée pour une séance ultérieure. Après l'avis d'une réunion des officiers, elle a été résolue dans le sens de l'interdiction, et, sur l'observation des Délégués de Russie et de Monaco, on a compris dans l'interdiction, d'une façon générale, les « autres oiseaux voyageurs » susceptibles de subir un dressage analogue à celui des pigeons.

La Délégation belge a fait judicieusement observer que cette prohibition absolue comporte cette conséquence qu'on ne peut pas « obliger » un État à autoriser le transport d'explosifs, en cas de convention bilatérale particulière entre deux autres États.

L'article 2° est rédigé comme suit :

En ce qui concerne le transport d'autres objets, les restrictions qu'un État aura imposées aux aéronefs de son propre pays seront de plein droit applicables aux aéronefs étrangers.

Cette proposition, discutée lors de la seconde séance, a été formulée ainsi par les Délégués de la Grande-Bretagne, d'accord avec les membres de la Délégation allemande.

Lors de la rédaction définitive, M. le Délégué d'Autriche-Hongrie a tenu à bien spécifier que ce qui s'applique ainsi de plein droit, ce sont les *restrictions*, c'est-à-dire, en un mot, ce qui est *défendu*, et non ce qui est *permis*. Nous avons tenu à vous faire part de cette observation d'un intérêt réel.

Nous avons groupé sous le n° 3 tout ce qui est relatif à la radiotélégraphie.

Cette question, que nous avions réservée afin d'attendre l'avis exprimé par la réunion des officiers, a été l'une des plus délicates de celles qui nous furent soumises.

La Commission s'est trouvée en présence de plusieurs manières de voir.

La première admettait la liberté, pour les aéronefs, *d'avoir* à bord des appareils radiotélégraphiques, mais ne leur en permettait l'usage qu'en cas de besoins urgents.

La seconde était celle de la Grande-Bretagne, que la Commission a adoptée; cette manière de voir soumet l'*usage* de la radiotélégraphie à l'obtention d'un *permis* spécial délivré par l'État sous-jacent.

Enfin une troisième proposition, celle de l'Autriche-Hongrie, demandait l'interdiction absolue, l'État se réservant toutefois le droit d'autoriser l'aéronef à *avoir* un appareil à bord.

La Délégation allemande a éloquemment soutenu la thèse de la liberté du transport des appareils radiotélégraphiques, en mettant en avant les considérations si importantes des progrès scientifiques et des conditions de la sécurité même de l'aéronef. Pourquoi, disait-elle, refuser aux aéronefs le droit de se servir d'appareils de radiotélégraphie, alors que, non seulement vous le permettez aux navires, mais encore que vous le leur « imposez »? On devrait au contraire, d'après l'avis des délégués allemands, à l'instar de ce qui se fait pour les navires, s'efforcer d'établir par voie radiotélégraphique un service régulier d'avertissements aux navigateurs de l'air, en sorte que les aéronefs fussent, au cours de leurs voyages, tenus au courant des observations et des prévisions météorologiques; de cette façon, ils auraient le temps, à l'approche d'un ouragan, de se réfugier dans un hangar et l'on arriverait ainsi à éviter des accidents redoutables pour les aéronautes et même pour les habitants des pays sous-jacents. Cette manière de voir a été appuyée par la Délégation de Monaco.

Votre Commission a donc, après une longue discussion, arrêté les points suivants dont le Comité d'examen formule ainsi le texte qu'il vous propose :

3° *Tout aéronef est autorisé à avoir à bord un appareil radiotélégraphique;*

Un aéronef ne doit pas employer son appareil radiotélégraphique sans un permis de l'État au-dessus duquel il se trouve, sauf en cas de détresse;

En cas de détresse, tout aéronef peut, sans aucun permis, se servir de son appareil radiotélégraphique, n'importe où il se trouve;

Chacun des États contractants prescrira aux stations radiotélégraphiques établies dans son territoire ainsi qu'à bord de ses navires ou aéronefs, d'échanger avec les aéronefs des États contractants, sans distinction du système adopté par ces derniers, mais dans les limites de leurs conditions d'établissement et de fonctionnement, des communications radiotélégraphiques d'après les conditions prévues aux alinéas 2 et 3 du présent article.

Vœu. — *Le règlement des communications entre les aéronefs et la terre ou les navires ainsi que les questions techniques et de la comptabilité, seront soumises à la prochaine Conférence internationale de Londres sur la radiotélégraphie.*

Telles sont les résolutions votées par la troisième Commission. Elles ne l'ont, toutefois, pas été *à l'unanimité :* il y a eu quelques abstentions et quelques suffrages contraires. Cependant, une forte tendance, tant au cours des séances officielles que dans nos échanges de vues particuliers, s'est manifestée toujours dans le sens du *permis* obligatoire pour l'aéronef.

Si la Conférence restait définitivement divisée sur la question de la radiotélégraphie, nous vous proposerions de laisser à la prochaine Conférence radiotélégraphique de Londres les décisions à prendre sur ce sujet.

Mais nous avons estimé qu'il serait préférable d'éviter cette division éventuelle; et, à cet effet, le Comité d'examen avait proposé un texte spécifiant que « les ballons « dirigeables affectés à un service public sont autorisés à avoir à bord un appareil de « radiotélégraphie, mais à ne s'en servir, sauf conventions spéciales, que pour les « besoins urgents de la manœuvre et de la sécurité de l'aéronef ».

La Commission a, toutefois, adopté le texte proposé par MM. les Délégués de la Grande-Bretagne, texte que nous avons reproduit plus haut.

Telles sont les réflexions que nous vous soumettons au sujet de la question radiotélégraphique.

La question des appareils de photographie, résolue sous le n° 4°, n'a pas soulevé moins de controverse au cours de la troisième séance où elle fut examinée. Elle intéresse, en effet, au plus haut point, la sécurité nationale.

Ici, nous nous sommes trouvés en présence d'une proposition libérale, faite et chaudement défendue par la Délégation allemande, qui s'est montrée nettement hostile à une interdiction internationale, et désire, au contraire, laisser à chaque État le soin de réglementer à son gré le transport et l'usage des appareils photographiques, au-dessus de son territoire, sous la réserve de ne pas traiter les aéronefs étrangers moins favorablement que ceux de son propre pays.

La Délégation allemande se basait, pour soutenir sa thèse, sur le préjudice que causerait à la science, notamment à la météorologie et à la géographie, l'interdiction de transporter des appareils photographiques. Cette manière de voir a été fortement appuyée par la Délégation suisse et celle de Monaco. En revanche, le Danemark, pour des raisons de défense maritime, la France, la Russie, étaient favorables au principe de l'interdiction, absolue ou restreinte; l'Autriche-Hongrie avait déposé un projet plus général.

Finalement, on a adopté le texte suivant, conforme sensiblement à l'esprit de la proposition allemande, et comprenant une addition proposée par la Délégation italienne, et à laquelle s'est ralliée la Délégation française : 4° *Chaque État pourra interdire ou réglementer le transport ou l'usage des appareils de photographie au-dessus de son territoire; il pourra faire développer les clichés se trouvant à bord d'un aéronef étranger qui atterrit chez lui, et au besoin les saisir.*

Le n° 5°, expression d'une proposition faite au cours de la première séance par la Délégation de la Grande-Bretagne, d'accord avec la Délégation allemande, n'a pas provoqué de longue discussion et a été adopté à l'unanimité. Il est ainsi rédigé : *5° Toute restriction édictée en vertu des articles 2 et 4 sera publiée et communiquée par voie diplomatique aux États contractants, afin d'être portée à la connaissance des aéronautes.*

Sous le n° 6 se trouve résolue la question douanière.

Notre Commission comprenait les directeurs généraux des douanes de plusieurs Puissances européennes, directeurs dont la compétence spéciale était pour nous des plus précieuses. La question a été longuement discutée, et cette discussion a duré toute une séance, la sixième, et une partie de la septième.

Nous nous sommes trouvés en présence de diverses opinions : Celle de l'interdiction absolue, proposée par l'Autriche-Hongrie, et à laquelle se sont ralliées, dès le début, la Russie, la Suisse et la Belgique.

Nous avons eu, ensuite, le point de vue allemand : Compétence de chaque État pour spécifier les transports licites. Enfin, le point de vue français, tendant à autoriser le transit aérien sous réserve de l'obligation du « manifeste ».

Tout en se ralliant au principe de l'interdiction, la Suisse, nettement hostile au transport des marchandises par voie aérienne, avait formulé et fortement défendu le principe de la réserve faite *pour les lignes concessionnaires de transports*. La Délégation italienne, de son côté, avait proposé qu'une liste des objets dont le transport est *autorisé* fût dressée par entente diplomatique.

Enfin, une question avait été posée par le Délégué de la Grande-Bretagne : « Si un ou deux pays décident l'interdiction, serait-il impossible aux autres pays de chercher un régime douanier permettant le transport? »

Les partisans de l'interdiction ont fait ressortir les ressources exceptionnelles que l'aéronautique pourrait éventuellement fournir aux fraudeurs, et la crainte de la généralisation de la contrebande a amené la Commission à voter, à une forte majorité, le principe de l'interdiction absolue, sous la réserve de lignes concédées par conventions spéciales entre États. L'article 6° a donc été rédigé comme il suit :

6° Le transport par la voie aérienne de marchandises quelconques est interdit dans la circulation internationale.

Cette interdiction réserve cependant le droit qu'ont les États adhérents de faire entre eux des conventions particulières pour le transport des marchandises par la voie aérienne.

L'article 7 « *La police et les agents de l'autorité compétente auront, dans tous les cas, la faculté de visiter l'aéronef au départ* » a été adopté sans difficulté, à l'unanimité, dans la 2e séance.

Enfin, les articles 8 et 9 répondent aux questions XI et XII. Votre Comité d'examen vous propose le texte suivant : 8° *Indépendamment de ce qui est prévu par la Commission chargée d'étudier la question X, le personnel du bord devra se conformer intégralement aux dispositions de la législation douanière et aux règlements de police dans le pays d'atterrissage.*

9° *Les aéronefs atterrissant en pays étrangers et destinés à être réexpédiés bénéficieront, ainsi que leur équipement, du régime de l'acquit-à-caution, de l'admission temporaire, de la consignation des droits ou du triptyque.*

Les approvisionnements et les matières destinés au fonctionnement des appareils bénéficieront de tolérances réciproques de la part des États co-contractants.

Les bagages et objets personnels des aéronautes et des passagers embarqués à bord d'un aéronef seront, lors de l'atterrissage en pays étranger, soumis au même traitement que les objets de même nature importés par les voyageurs ou passagers sur les frontières de terre ou de mer.

Ce dernier point a provoqué quelques questions de la part de diverses délégations; une discussion a eu lieu, d'où il est résulté qu'en ce qui concerne les matériaux nécessaires au fonctionnement des machines, les provisions et accessoires de voyage, principalement l'essence utilisée pour la marche du moteur, l'on ne saurait appliquer à ces matériaux ou objets les régimes prévus par l'article 9 pour l'aéronef : l'admission temporaire implique une opération apurée à la frontière. Il y a donc lieu d'appliquer ici, non pas ce régime, mais la *tolérance* que la législation interne de chaque État accorde, que chaque État peut, toutefois, faire cesser au cas où elle constituerait une prime à l'importation étrangère, à raison des droits élevés dont la matière en question pourrait être l'objet dans cet État. La Délégation allemande nous a fait observer que, dans ces conditions, un État ne pourrait, sous le couvert de l'article 6°, interdire le transport par voie aérienne, au-dessus de son territoire, de l'essence nécessaire au fonctionnement des moteurs de l'aéronef, et que, si l'autorité fiscale du pays d'atterrissage estime que la quantité d'essence trouvée à bord dépasse celle qui est permise par la tolérance, le surplus ne sera taxé que suivant les droits en vigueur dans ledit pays, et ne sera pas considéré comme une importation délictueuse.

Au sujet du premier alinéa de l'article 9°, la Délégation belge avait même été plus loin dans la voie de la tolérance, et avait proposé le principe de la *libre admission*.

Tels sont, Messieurs, les points essentiels qui ont caractérisé les discussions de la troisième Commission, et les considérations qui l'ont amenée à vous proposer le texte des articles que nous vous avons soumis.

ANNEXE.

TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION

DANS SA SÉANCE DU LUNDI 13 JUIN 1910 (MATIN).

1.

Le transport par aéronefs des explosifs, des armes et munitions de guerre, ainsi que des pigeons et autres oiseaux voyageurs, est interdit dans la circulation internationale.

2.

En ce qui concerne le transport d'autres objets, les restrictions qu'un État aura imposées aux aéronefs de son propre pays seront de plein droit applicables aux aéronefs étrangers.

3.

Tout aéronef est autorisé à avoir à bord un appareil radiotélégraphique.

Un aéronef ne doit pas employer son appareil radiotélégraphique sans un permis de l'État au-dessus duquel il se trouve, sauf en cas de détresse.

En cas de détresse, tout aéronef peut, sans aucun permis, se servir de son appareil radiotélégraphique n'importe où il se trouve.

Chacun des États contractants prescrira aux stations radiotélégraphiques établies dans son territoire ainsi qu'à bord de ses navires et de ses aéronefs d'échanger avec les aéronefs des autres États contractants, sans distinction du système adopté par ces derniers, mais dans les limites de leurs conditions d'établissement et de fonctionnement, des communications radiotélégraphiques d'après les conditions prévues aux alinéas 2 et 3 du présent article.

Vœu. — Le règlement des communications entre les aéronefs et la terre ou les navires ainsi que toutes les questions techniques et de la comptabilité, seront soumises à la prochaine Conférence internationale de Londres sur la radiotélégraphie.

4.

Chaque État pourra interdire ou régler le transport ou l'usage des appareils de photographie au-dessus de son territoire, il pourra faire développer les clichés se trouvant à bord d'un aéronef étraner qui atterrit chez lui, et au besoin les saisir.

5.

Toute restriction édictée en vertu des articles 2 et 4 sera publiée et communiquée aux États contractants par voie diplomatique, afin d'être portée à la connaissance des aéronautes.

6.

Le transport par la voie aérienne de marchandises quelconques est interdit dans la circulation internationale.

Cette interdiction réserve cependant le droit qu'ont les États contractants de faire entre eux des conventions particulières pour le transport de marchandises par la voie aérienne au-dessus de leur territoire.

7.

La police et les agents de l'autorité compétente auront, dans tous les cas, la faculté de visiter l'aéronef au départ.

8.

Indépendamment de ce qui est prévu par la Commission chargée d'étudier la question X, le personnel du bord devra se conformer intégralement aux dispositions de la législation douanière et aux règlements de police dans le pays d'atterrissage.

9.

Les aéronefs atterrissant en pays étranger et destinés à être réexportés bénéficieront, ainsi que leur équipement, du régime de l'acquit-à-caution, de l'admission temporaire, de la consignation des droits ou du triptyque.

Les approvisionnements et les matières destinés au fonctionnement des appareils bénéficieront de tolérances réciproques de la part des États co-contractants.

Les bagages et objets personnels des aéronautes ou des passagers embarqués à bord d'un aéronef seront, lors de l'atterrissage en pays étranger, soumis au même traitement que les objets de même nature importés par les voyageurs ou passagers sur les frontières de terre ou de mer.

QUATRIÈME COMMISSION.

(RÉGLEMENTATIVE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE.)

RAPPORT

PRÉSENTÉ PAR

M. LE LIEUTENANT DE VAISSEAU GLORIEUX.

MESSIEURS,

Le principal objet des travaux de la quatrième Commission était la préparation d'un règlement destiné à prévenir les collisions entre aéronefs.

Deux projets présentés, l'un par la Délégation allemande, l'autre par la Délégation française, ont servi de base aux délibérations de la Commission. Ainsi que l'indiquait M. le Président en ouvrant la première séance, ces deux projets étaient presque d'accord sur les principes généraux à appliquer. Aussi une entente complète a-t-elle pu s'établir facilement sur tous les points et le projet définitif que nous soumettons à la Conférence est-il un amalgame des deux projets, passé au crible de la discussion et ayant ainsi bénéficié du concours de tous les membres de la Commission.

Et d'abord, convient-il de réglementer la navigation aérienne? N'est-il pas prématuré d'établir des règles pour la circulation des aéronefs qui sont encore trop peu nombreux pour qu'on ait pu acquérir l'expérience et la pratique nécessaires?

La Commission a estimé qu'il serait imprudent de laisser se multiplier les navires aériens sans leur imposer, dans leur intérêt propre, des règles de sécurité. Toutefois cette première réglementation devra être aussi modérée que possible et ce sera la préoccupation constante de la quatrième Commission de n'imposer aucune prescription susceptible de gêner les constructeurs et les pilotes des aéronefs.

En particulier, en ce qui concerne les aéroplanes, elle se contentera la plupart du temps d'exprimer des desiderata sans astreindre ces appareils à l'observation de règles trop étroites.

Tel quel, *avec ses lacunes volontaires*, ce premier règlement répondra aux besoins les plus pressants, donnera des indications utiles aux constructeurs et permettra d'attendre le suivant.

A défaut d'expérience propre à la navigation aérienne, il est tout naturel de chercher à profiter de l'expérience acquise dans la navigation maritime.

Il convient toutefois de tenir compte des différences bien marquées qui existent entre l'une et l'autre. En particulier, la possibilité pour les aéronefs de se déplacer dans le sens vertical peut paraître de nature à modifier profondément l'économie de

la réglementation maritime; mais si l'on considère que la manœuvre en hauteur est souvent aléatoire, qu'elle doit constituer pour l'aéronef une ressource nouvelle, une faculté plutôt qu'une obligation, on voit que les règles de marine, grâce à la généralité de leur conception, peuvent s'adapter aisément à la navigation aérienne.

Classification des aéronefs.

Sur mer, les navires se divisent au point de vue des règles de manœuvre, en deux catégories : les bâtiments à vapeur et les voiliers.

Il existe bien une troisième classe, celle des bâtiments qui ne sont plus maîtres de leur manœuvre, mais nous examinerons séparément ce cas d'exception.

Les navires de la première catégorie doivent toujours s'écarter de ceux de la deuxième.

La Commission a recherché s'il y avait lieu d'établir une distinction analogue pour les aéronefs.

Elle a admis sans discussion que tous les aéronefs à moteur doivent se déranger devant les ballons libres.

Plus délicate a été la question de savoir si les aéronefs à moteur devaient être divisés en deux classes : *les ballons dirigeables* et les *appareils d'aviation* ou ne former qu'une seule catégorie.

La Commission a pesé longuement le pour et le contre de l'un et l'autre système. Les arguments en faveur de la répartition en deux classes ont d'abord paru assez probants pour en justifier l'adoption.

Les appareils d'aviation sont doués d'une plus grande facilité de manœuvre que les ballons dirigeables. Deux professionnels renommés de l'aviation, MM. Blériot et le capitaine Etevé ont bien voulu, en séance du 26 mai, fournir à la Commission des renseignements précis sur les qualités évolutives des aéroplanes et ont déclaré qu'il était tout à fait naturel d'admettre que ces appareils fussent astreints à s'écarter des ballons dirigeables.

A l'appui de cette thèse venaient s'ajouter les considérations suivantes :

Les appareils d'aviation seront la nuit moins bien éclairés que les dirigeables, et le jour leur direction peut être appréciée plus difficilement en raison de leur forme.

D'autre part, les raisons tendant à ranger tous les aéronefs à moteur dans une seule catégorie ne sont pas moins convaincantes.

En marine, tous les navires à vapeur suivent les mêmes règles de route et de manœuvre, quelles que soient leurs dimensions et par conséquent leurs qualités évolutives.

Les appareils d'aviation perdront sans doute, en même temps que croîtront leurs dimensions, cette facilité de manœuvre relative qui les caractérise aujourd'hui.

Par ailleurs, en entrant dans la voie de la classification, on serait conduit à créer une classe spéciale pour certains appareils d'aviation, tels que les hélicoptères qui vont peut-être, dans un avenir peu éloigné, sortir de la période d'étude : cette distinction ne serait pas sans offrir de sérieuses difficultés.

En résumé, la Commission a estimé que la division en deux classes des aéronefs à moteur compliquerait les règles de route, et soucieuse avant tout de conserver à

cette première réglementation son caractère de généralité, elle s'est prononcée en faveur de la réunion en une classe unique des aéronefs à moteur, ce qui n'empêchera pas de faire dans certains cas, par exemple au sujet des feux, toutes les distinctions nécessitées par les dispositions spéciales des appareils.

Feux.

La Commission a examiné ensuite la question des feux qu'il y aurait lieu d'imposer aux aéronefs. Certains de ses membres ont émis l'avis que, par les nuits les plus noires, les aéronefs même non éclairés seraient aperçus facilement et à une assez grande distance.

D'après eux, les feux ne serviraient pas à découvrir le navire aérien, mais seulement à renseigner sur sa direction approximative.

Quoi qu'il en soit, la Commission a été unanime à reconnaître la nécessité de réduire au minimum le nombre de ces feux pour diminuer autant que possible la surcharge qu'ils entraîneraient pour les aéronefs.

Ballons libres. — Bien qu'il semble peu rationnel, au premier abord, de doter de l'éclairage le plus précaire le seul aéronef devant qui tous les autres doivent s'écarter, la Commission a admis, sur l'avis des techniciens, que l'on ne pourrait imposer aux ballons libres l'obligation de montrer un feu blanc d'une façon permanente. Le poids des accumulateurs nécessaires à l'éclairage entraînerait une surcharge exagérée, et, d'autre part, certaines observations qui sont la raison d'être d'un grand nombre d'ascensions de nuit ne pourraient se faire avec un éclairage continu.

On peut d'ailleurs admettre que le bruit des moteurs ou des hélices des autres aéronefs attirera l'attention du pilote et qu'il aura toujours le temps de faire apparaître son feu blanc.

Ballons dirigeables. — La Commission a décidé que les ballons dirigeables devaient porter trois feux :

A l'avant, un feu blanc brillant ;

A droite, un feu vert ;

A gauche, un feu rouge ;

En outre, le pilote, à l'approche de tout autre aéronef, devra faire apparaître un feu blanc à l'arrière.

Les angles de visibilité, dans le plan horizontal, seront approximativement ceux prévus par le règlement de marine pour les bâtiments à vapeur : c'est la conséquence même de l'application de règles de route et de manœuvre basées sur des principes identiques.

Quant à la visibilité dans le plan vertical, elle a donné lieu à une discussion assez étendue. Certains membres désiraient que les fanaux fussent placés non pas à la nacelle, mais au corps même du ballon, de façon à pouvoir éclairer verticalement en haut et en bas. D'autres estimaient qu'une telle disposition pouvait présenter des

dangers graves, en raison de la nécessité d'installer des fils électriques au contact de l'enveloppe contenant soit de l'hydrogène, soit un mélange d'hydrogène et d'air.

Fidèle à son principe, de gêner le moins possible les constructeurs, la Commission s'est prononcée en faveur de l'adoption d'une règle assez large pour qu'elle puisse être appliquée sans inconvénient et sans difficulté pratique sérieuse.

Il importe d'ailleurs avant tout que les feux soient visibles d'en bas ce qui est facilement réalisable. Vers le haut, il suffira de fixer un minimum d'angle de visibilité (30°) et d'indiquer que cet angle devra être le plus grand possible.

La Commission examine ensuite s'il convient de fixer un *minimum de visibilité* pour les feux.

Quelques membres expriment l'avis que cette question ne peut être réglée dans l'état actuel de l'aéronautique. On peut d'ailleurs compter sur la raison et sur l'intérêt propre des constructeurs et des aéronautes pour être sûr qu'ils y apporteront tous les progrès possibles.

Toutefois la Commission estime que la fixation d'un minimum sera une mesure de sécurité indispensable et elle adopte pour la distance de visibilité un minimum de 4 kilomètres pour le feu blanc et de 2 kilomètres pour les feux de couleur, par nuit noire et atmosphère pure.

Appareils d'aviation. — Les règles relatives aux feux sont applicables, en principe, aux appareils d'aviation.

Toutefois, par une mesure de tolérance temporaire, ils ne sont astreints qu'à porter un seul fanal, disposé de manière à montrer un feu vert à droite et un feu rouge à gauche.

Les angles de visibilité, dans le plan horizontal, doivent être ceux prévus pour les ballons dirigeables. En ce qui concerne les angles de visibilité dans le plan vertical, et le minimum de visibilité des feux, il est simplement recommandé de se rapprocher autant que possible des règles qui ont été prescrites pour les dirigeables.

Signaux phoniques.

En temps de brume et de brouillard les feux les plus intenses ne sont point visibles. La Commission décide que, dans ces circonstances atmosphériques, les ballons dirigeables devront faire usage de signaux phoniques aussi puissants que possible destinés à annoncer leur présence.

Pour les ballons libres qui très souvent naviguent dans la brume ou les nuages, elle estime qu'il serait excessif de leur imposer l'usage constant du signal phonique ; ils seront forcément avertis de l'approche des aéronefs à moteur par le son de leur appareil phonique, ou le bruit même de leur moteur et à ce moment seulement il sera nécessaire qu'ils signalent leur présence.

Les appareils d'aviation bénéficient encore dans cette circonstance d'une mesure de tolérance : les règles relatives aux signaux phoniques ne leur seront applicables que dans la mesure du possible.

La Commission est saisie par un délégué de la proposition suivante :

Les aéronefs à moteur, naviguant dans la brume, marchent autant que possible à

petite vitesse, ceux qui, par construction, ne peuvent modérer leur allure évitent de circuler dans l'épaisseur des nuages ».

La Commission ne peut se rallier à cette proposition car il ne lui paraît pas possible, dans l'état actuel de l'aéronautique, d'imposer aux pilotes d'aéronefs une obligation aussi stricte qui, dans certains cas, serait de nature à compromettre le succès de leurs sorties ou de leurs ascensions. Toutefois elle estime qu'il y a lieu de retenir pour une réglementation ultérieure cette intéressante proposition.

Règles de route et de manœuvre.

La Commission décide en premier lieu qu'un aéronef à moteur doit toujours se tenir à une distance d'au moins 100 mètres de tout autre aéronef. Elle examine ensuite s'il convient d'établir comme principe qu'un aéronef ne devra jamais passer dans le plan vertical d'un autre aéronef, M. Blériot ayant signalé le grave inconvénient que pourrait présenter cette manœuvre si la distance verticale des deux navires aériens était trop faible.

La Commission après discussion, estime que la sphère de protection de 100 mètres de rayon constitue une sécurité suffisante.

Les règles de route proprement dites admises par la Commission sont basées sur les mêmes principes que les règles de marine : donner, en général, la responsabilité de la manœuvre à l'un des deux aéronefs sans préciser la manœuvre qui doit être faite. Cette conception, sanctionnée par une longue expérience, est des plus logiques. Il ne faut pas qu'une réglementation enlève au pilote qui a charge d'éviter la collision une partie de ses moyens en l'obligeant à faire une manœuvre plutôt qu'une autre, qui serait peut-être plus indiquée en raison de circonstances extérieures qu'un règlement ne peut prévoir.

Grâce à la généralité de ce principe, la règle de marine peut être appliquée sans changement. Elle indique quel est le pilote qui doit manœuvrer, s'il y a lieu, et lui laisse le choix de venir à droite, à gauche, en haut, en bas, suivant les circonstances.

Nous retrouvons pour la navigation aérienne les trois cas des règles de marine :

1° Aéronefs à moteur faisant des routes qui se croisent;

2° Aéronefs à moteur ayant le cap l'un sur l'autre et suivant des directions à peu près opposées;

3° Aéronef à moteur rattrapant un autre aéronef.

Dans le premier cas, l'aréonef qui doit manœuvrer est celui qui voit l'autre, sur la droite de sa propre direction.

Dans le second cas, qui est un cas d'exception, les deux aéronefs doivent venir sur la droite pour s'éviter.

Le troisième cas donne lieu à une certaine discussion, certains membres émettant l'avis qu'il y aurait intérêt à faire toujours passer l'aéronef qui en rattrape un autre du même côté par rapport à l'aéronef rattrapé, par analogie à la règle des voitures et des navires à vapeur dans les passes étroites; mais la Commission a estimé que, dans le cas le plus général, une telle prescription assujettirait l'aéronef qui rattrape à une manœuvre qui pourrait être gênante en l'écartant de la route qu'il s'était tracée.

Elle a jugé également qu'il était inutile de prévoir le cas spécial des passages resserrés car les vents locaux et les circonstances atmosphériques empêcheraient la plupart du temps le pilote de faire la manœuvre déterminée par le règlement.

La Commission a ensuite examiné le cas de la *collision imminente.*

Il peut se faire par suite de temps couvert ou pour toute autre raison que deux aéronefs viennent à se trouver tellement rapprochés l'un de l'autre que la collision ne puisse être évitée par la manœuvre seule de celui qui doit laisser la route libre.

Dans cette circonstance, les deux aéronefs doivent faire la meilleure manœuvre possible; en particulier, le plus élevé doit manœuvrer pour monter et l'autre pour descendre. Lorsqu'ils sont au même niveau, en cas de croisement, celui des deux qui aperçoit l'autre sur la droite de sa propre direction doit manœuvrer pour monter et l'autre pour descendre.

Cette règle de manœuvre en altitude passe sous silence le cas d'exception où les deux aéronefs, au même niveau, auraient le cap l'un sur l'autre en suivant des directions opposées, la Commission n'ayant trouvé aucune solution simple lui donnant satisfaction.

La Commission entreprend ensuite l'étude des règles à observer par les aéronefs à moteur qui ne sont plus maîtres de leur manœuvre. Elle reconnaît tout d'abord qu'en l'état actuel des choses la question ne peut se poser pour les aéroplanes dont la descente est inévitable dès que leur moteur est stoppé; même dans le cas d'une avarie de gouvernail, on ne saurait imposer à ces appareils un signal quelconque.

Pour les ballons dirigeables, la Commission estime qu'il est indispensable de distinguer le cas où l'aéronef a stoppé volontairement et celui où il n'est plus maître de sa manœuvre.

Dans le premier cas, il doit faire apparaître une boule noire : il est alors soumis aux mêmes règles que les aéronefs en marche.

Dans le second, il doit montrer deux boules noires superposées et est assimilable aux ballons libres.

La nuit, dans les deux cas, il ne montre que le feu blanc et est assimilable aux ballons libres. Bien que la distinction entre ces deux situations différentes soit aussi nécessaire de nuit que de jour, la Commission n'a pas cru devoir la maintenir afin d'éviter aux ballons dirigeables le port de feux supplémentaires.

Enfin, la Commission passe à l'étude des signaux d'atterrissage et de détresse.

Lorsqu'un ballon dirigeable se dispose à atterrir il doit :

De jour, faire apparaître sous la nacelle un pavillon rouge de forme triangulaire;

De nuit, faire clignoter ou agiter un feu blanc en maintenant allumés ses feux de côté.

En cas de détresse, au-dessus des terres comme au-dessus de la mer, un ballon dirigeable doit, dans la mesure du possible :

De jour, faire apparaître sous la nacelle un pavillon rouge triangulaire et montrer deux boules noires superposées;

De nuit, faire agiter ou clignoter un feu blanc en éteignant ses feux de côté.

De jour comme de nuit il peut en outre faire usage d'un signal phonique.

La Commission ne se dissimule pas que ces signaux sont très aléatoires et que

dans la plupart des cas de détresse, un ballon dirigeable n'aura plus la disposition de ses feux.

Pour le ballon libre aucun signal d'atterrissage n'est jugé nécessaire. En cas de détresse il doit de jour, montrer sous la nacelle un pavillon rouge triangulaire et la nuit agiter un feu blanc. Il peut, en outre, de jour comme de nuit faire usage d'un signal phonique.

La Commission n'a cru devoir fixer aucun signal d'atterrissage ni de détresse pour les appareils d'aviation.

Elle émet le vœu que les États contractants donnent des instructions à toutes les administrations intéressées en vue de faire connaître les signaux de détresse des aéronefs aux populations et aux équipages des navires, afin qu'il leur soit porté secours, dans la mesure du possible, à terre comme en mer.

ANNEXE AU RAPPORT DE LA QUATRIÈME COMMISSION.

PROJET DE RÈGLEMENT

DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

(RÈGLES DE ROUTE ET DE MANOEUVRES).

Article premier.

A dater du jour où entrera en vigueur la Convention ci-dessus, les aéronefs publics et les aéronefs privés seront assujettis aux prescriptions suivantes qui ont pour objet de prévenir les collisions.

Les règles du présent règlement pourront, à toute époque, être modifiées d'un commun accord par les Puissances contractantes.

I. — RÈGLES CONCERNANT LES FEUX.

Article 2.

Les règles concernant les feux doivent être observées par tous les temps, du coucher au lever du soleil, et, pendant cet intervalle, on ne doit montrer aucun autre feu pouvant être pris pour un des feux prescrits.

Article 3.

Feux que doivent porter les ballons dirigeables.

Un ballon dirigeable faisant route, c'est-à-dire ayant une vitesse propre, doit porter :

a) A l'avant, un feu *blanc* brillant disposé de manière à montrer une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc horizontal de 220°, soit 110° de chaque côté de l'aéronef à partir de l'avant.

b) A droite, un feu *vert* établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc horizontal de 110°, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 20° degrés sur l'arrière du travers, du côté droit.

c) A gauche, un feu *rouge* établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc horizontal de 110°, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 20° sur l'arrière du travers, du côté gauche.

d) Les trois feux *blanc*, *vert* et *rouge* devront être visibles dans chaque plan vertical correspondant à leurs zones respectives dans toute direction comprise entre la verticale, *vers le bas*, et une ligne se rapprochant autant que possible de la verticale et faisant un angle *d'au moins* 30° avec l'horizontale, *vers le haut*.

e) Les feux de côté *vert* et *rouge* devront être munis d'écrans disposés de telle sorte que leur lumière ne puisse être aperçue du côté opposé.

f) Le feu *blanc* doit être visible à une distance d'au moins 4 kilomètres, les feux *vert* et *rouge* à une distance d'au moins 2 kilomètres, par nuit noire et atmosphère pure.

g) Un ballon dirigeable devra en outre avoir les moyens de montrer occasionnellement un feu blanc derrière, s'il est rattrapé par un autre aéronef.

Article 4.

Feux des appareils d'aviation.

Les règles relatives aux feux sont applicables, en principe, aux appareils d'aviation. Toutefois, par une mesure de tolérance temporaire, ils ne sont astreints qu'à porter un seul fanal, disposé de manière à montrer un feu vert à droite et un feu rouge à gauche.

Les angles de visibilité, dans le plan horizontal, doivent être ceux prévus pour les ballons dirigeables. En ce qui concerne les angles de visibilité dans le plan vertical et le minimum de visibilité des feux, il est simplement recommandé de se rapprocher autant que possible des règles qui ont été prescrites pour les ballons dirigeables.

Article 5.

Feu des ballons libres.

Les ballons libres doivent avoir, prêt à servir, un fanal à feu blanc et le montrer à l'approche d'un autre aéronef.

II. — SIGNAUX PHONIQUES.

Article 6.

a) Par les temps de brouillard, de brume, de bruine, de neige ou pendant les forts grains de pluie, les ballons dirigeables doivent, tant de jour que de nuit, faire usage de signaux phoniques puissants discontinus.

b) Dans les mêmes conditions, les ballons libres devront faire usage de signaux analogues lorsqu'ils seront dans le voisinage d'aéronefs à moteur.

c) Les règles ci-dessus ne sont applicables aux appareils d'aviation que dans la mesure du possible.

III. — RÈGLES DE ROUTE ET DE MANOEUVRES.

Article 7.

Un aéronef à moteur doit toujours se tenir à une distance d'au moins 100 mètres de tout autre aéronef, dans toute direction horizontale, verticale ou oblique.

Article 8.

Les aéronefs à moteur doivent toujours s'écarter des ballons libres.

Article 9.

Lorsque deux aéronefs à moteur font des routes qui se croisent de manière à faire craindre une collision, l'aéronef qui voit l'autre sur la droite de sa propre direction doit s'écarter de la route de cet autre aéronef.

Quand, d'après la règle ci-dessus, l'un des navires aériens doit changer sa route, l'autre doit conserver la sienne et maintenir sa vitesse.

Article 10.

Tout aéronef à moteur qui est tenu, d'après ces règles, de s'écarter de la route d'un autre aéronef doit, si les circonstances de la rencontre le permettent, éviter de couper la route de l'autre aéronef sur l'avant de celui-ci.

Article 11.

Lorsque deux aéronefs à moteur ont le cap l'un sur l'autre ou presque l'un sur l'autre, en suivant des directions opposées ou à peu près opposées, à des altitudes peu différentes, de manière à faire craindre une collision, chacun d'eux doit venir sur la droite de sa propre direction, de manière à laisser l'autre sur sa gauche.

Article 12.

Quelles que soient les prescriptions des articles qui précèdent, tout aéronef à moteur qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route de ce dernier.

Doit être considéré comme aéronef qui en rattrape un autre, tout aéronef qui se rapproche d'un autre en venant d'une direction de plus de 20 degrés sur l'arrière du travers de ce dernier, c'est-à-dire qui se trouve dans une position telle, par rapport a

l'aéronef rattrapé, qu'il ne pourrait, pendant la nuit, apercevoir aucun des feux de côté de celui-ci. Aucun changement ultérieur dans le relèvement des deux aéronefs ne pourra faire considérer l'aéronef qui rattrape l'autre comme *croisant* la route de ce dernier, au sens de l'article 9, et ne pourra l'affranchir de l'obligation de s'écarter de la route de l'aéronef rattrapé jusqu'à ce qu'il l'ait tout à fait dépassé.

Article 13.

Toutes les fois que les règles précédentes ne précisent pas la manœuvre qui doit être faite, l'aéronef ou les aéronefs qui ont l'obligation de manœuvrer peuvent le faire aussi bien dans le sens vertical que dans le sens horizontal.

Article 14.

En cas de collision imminente, les deux aéronefs doivent faire la meilleure manœuvre possible. En particulier, le plus élevé doit manœuvrer pour monter et l'autre pour descendre.

Lorsqu'ils sont au même niveau, en cas de croisement, celui des deux qui aperçoit l'autre sur la droite de sa propre direction doit manœuvrer pour monter et l'autre pour descendre.

Article 15.

Lorsqu'un ballon dirigeable a stoppé volontairement, il doit montrer une boule noire très apparente; il reste, dans ce cas, soumis aux mêmes règles que les aéronefs en marche.

S'il n'est plus maître de sa manœuvre, pour cause d'avarie, il doit montrer deux boules noires très apparentes placées verticalement l'une au-dessus de l'autre. Dans ce cas, il est assimilable aux ballons libres.

La nuit, dans les deux cas, il ne montre que le feu blanc et est assimilable aux ballons libres.

IV. — SIGNAUX D'ATTERRISSAGE ET DE DÉTRESSE.

Article 16.

Lorsqu'un ballon dirigeable se dispose à atterrir, il doit :

De jour, faire apparaître sous la nacelle un pavillon rouge de forme triangulaire;

De nuit, faire clignoter ou agiter un feu blanc, en maintenant allumés ses feux de côté.

Article 17.

a) En cas de détresse, au-dessus des terres comme au-dessus de la mer, un ballon dirigeable doit, dans la mesure du possible :

De jour, faire apparaître sous la nacelle un pavillon rouge triangulaire et montrer les deux boules noires superposées prévues à l'article 15;

De nuit, faire agiter ou clignoter un feu blanc en éteignant ses feux de côté.

De jour comme de nuit, il peut, en outre, faire usage d'un signal phonique.

b) Un ballon libre, en détresse, doit :

De jour, montrer sous la nacelle un pavillon rouge triangulaire, et, *la nuit*, agiter un feu blanc.

Il peut, en outre, de jour comme de nuit, faire usage d'un signal phonique.

ASSISTANCE.

L'assistance dans les airs, à terre ou en mer, doit être, dans la mesure du possible, fournie à un aéronef en détresse et les États contractants devront donner des instructions dans ce sens à toutes les administrations intéressées.

RAPPORT

PRÉSENTÉ À LA CONFÉRENCE

AU NOM

DE LA COMMISSION DE RÉDACTION[1].

Nous venons rendre compte de la mission qui nous a été confiée à l'effet de soumettre à vos délibérations un texte définitif dans lequel seraient disposées d'une façon méthodique les résolutions que vos Commissions ont adoptées et que, dans la séance du 16 juin, vous avez bien voulu renvoyer en bloc à notre examen. Nous avons donc étudié ces résolutions sur la signification desquelles nous avons été renseignés par ceux d'entre nous qui avaient présidé à leur adoption; nous les avons mises en concordance les unes avec les autres, ce qui était nécessaire, parce que quelques questions rentraient dans la compétence de plusieurs Commissions et ont donné lieu à des réponses différentes; nous avons éclairci la rédaction de certains articles; puis, nous avons réparti le tout en six chapitres qui nous ont paru correspondre aux diverses parties du sujet. Enfin nous avons ajouté un septième chapitre consacré à des dispositions d'ordre général ou protocolaire. Tel est, en résumé, le travail accompli par nous.

Il ne peut s'agir de commenter ici les dispositions sur lesquelles vous êtes appelés à vous prononcer. C'est aux rapports des commissions qu'il faut nécessairement se référer pour se rendre compte des diverses opinions qui ont été exprimées et des motifs qui ont dicté la solution finalement préférée. Nous pensons qu'après des tâtonnements inévitables dans une matière toute nouvelle, on est arrivé à un ensemble acceptable pour tous, parce qu'il tient compte de tous les intérêts essentiels: si l'on veut arriver à une entente désirée et désirable, il ne faut pas avoir la prétention d'obtenir satisfaction pour toutes ses vues particulières.

Cependant quelques explications peuvent paraître nécessaires au sujet d'articles dont la Commission a été amenée, par une raison ou une autre, à modifier la rédaction.

Nous signalons tout d'abord l'article 2, dont le second alinéa est nouveau.

---

[1] Cette Commission se compose de MM. Kriege (*Allemagne*), président de la première Commission; Renault (*France*), président de la Conférence et rapporteur; amiral Gamble (*Grande-Bretagne*), président de la quatrième Commission; Bodrero (*Italie*), président de la troisième Commission; Lardy (*Suisse*) président de la deuxième Commission.

Vous savez que le principe est qu'un aéronef n'est régi par la Convention que s'il possède la nationalité d'un Etat contractant. En ce qui concerne les aéronefs qui se proposent de ne circuler qu'au-dessus du territoire d'un État, ils sont régis par la législation de cet État, qui peut leur imposer ou non de se faire immatriculer; c'est une question d'ordre intérieur. Les aéronefs qui, n'étant pas nationalisés, vont à l'étranger, s'y trouvent, comme on l'a dit, non pas hors la loi, mais hors la Convention; ils seront traités, il faut le supposer, avec équité par les autorités du pays où ils se trouveront, mais ils ne pourront réclamer les avantages particuliers prévus par la Convention, comme, par exemple, les immunités douanières.

Nous proposons d'admettre une règle spéciale pour les ballons libres et les ballons dirigeables auxquels il arrivera plus fréquemment d'aller à l'étranger et auxquels il importe, par conséquent, d'imposer une identification. L'alinéa 2 de l'article 2 édicte donc l'obligation pour chaque État contractant de n'admettre la circulation au-dessus de son territoire que des ballons libres ou dirigeables ayant une nationalité. Ce n'est plus seulement une mesure d'ordre intérieur. On prévoit pourtant la possibilité d'accorder une autorisation spéciale et temporaire, ce qui se présenterait, par exemple, dans le cas où il s'agirait d'organiser un concours où pourraient figurer des ballons n'ayant aucune nationalité, ou du moins n'ayant pas la nationalité d'un État contractant (1).

Les appareils d'aviation restent purement et simplement soumis à la règle générale. Ce n'est encore que d'une manière exceptionnelle qu'ils vont d'un pays dans l'autre; si des aviateurs célèbres sont appelés à opérer dans un pays étranger, leur identité et celle de leurs appareils sont bien facilement constatées et on ne peut gère e prévoir d'inconvénient résultant actuellement d'un défaut d'immatriculation officielle. Les choses peuvent évidemment changer et les monoplans ou les biplans se livreront peut-être à des courses internationales : ils sentiront alors le besoin de pouvoir se réclamer d'un État déterminé pour avoir une situation régulière à l'étranger. En attendant, on les laisse soumis à la législation du pays où ils opèrent d'ordinaire; ce pays leur imposera ou ne leur imposera pas de se faire immatriculer suivant ses convenances. Il est à désirer, a-t-on dit, que l'immatriculation se généralise de plus en plus, parce qu'il est toujours utile de pouvoir, à l'occasion, identifier un aéronef quelconque; mais on n'a pas cru qu'il convînt déjà de généraliser l'obligation des États.

L'article 7 correspond à la règle 2 proposée par la 1re Commission à propos de la *question IV*. Nous avons cru devoir en simplifier la rédaction de manière à ne conserver que ce qui est essentiel pour identifier l'aéronef. Les mentions relatives aux machines ont disparu, pour qu'un changement dans les machines n'obligeât pas à faire une nouvelle immatriculation; ce changement ne doit influer que sur le certificat de navigabilité.

A propos du chapitre 2, on remarquera que l'expression de *permis de navigation*,

(1) Voir, en annexe, l'exposé de la délégation de Russie à ce sujet.

employée dans les résolutions de la 1re et de la 2e Commission, a été remplacée par celle de *certificat de navigabilité*. Cette dernière expression a paru plus exacte et plus propre à éviter une confusion. Dans le système de la Convention (art. 25), un aéronef, pour la circulation internationale, doit être à la fois immatriculé et déclaré apte à naviguer; on n'impose rien quant à l'ordre dans lequel les deux formalités doivent être remplies. Si l'on donne à l'une des deux pièces requises le nom de *permis de navigation*, il sera possible de supposer que l'aéronef qui en est muni peut se livrer à la circulation, ce qui n'est pas exact. Le certificat de navigabilité concerne l'appareil exclusivement et, par suite, il ne doit contenir que des mentions qui y soient relatives. Comme on le voit dans l'article 13, nous avons cru devoir renvoyer à une Annexe l'indication des *caractéristiques de l'aéronef*.

En ce qui concerne les *brevets d'aptitude, l'État seul* peut les délivrer, comme le principe en est posé dans l'article 14. L'État peut bien charger une association aéronautique en laquelle il a confiance de procéder aux examens nécessaires (art. 15, al. 2), mais cette association ne fait que préparer la tâche de l'État : celui-ci engage sa responsabilité en acceptant la solution proposée par l'association.

La même chose doit être dite du cas où un État rend exécutoires les brevets délivrés par un autre État; l'exequatur n'est pas un visa de pure forme, il engage la responsabilité de l'État au même titre que s'il délivrait lui-même les brevets.

Dans l'article 16, nous avons cru devoir ajouter la *signature* du breveté aux mentions qui doivent se trouver sur le brevet. Elle est exigée ordinairement pour les diverses pièces d'identité comme les passeports.

L'article 18 correspond à des solutions de la 1re et de la 2e Commission. La disposition d'après laquelle les certificats de navigabilité et les brevets d'aptitude délivrés par un État pourront n'être pas reconnus valables par un autre État, si les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés ne sont plus remplies, doit être bien comprise pour éviter toute équivoque. Par exemple, le pilote avait une bonne moralité lorsqu'il a reçu son brevet et, depuis, il a commis un délit grave pour lequel il a été condamné; la condition de moralité n'est plus remplie. On a paru craindre que la règle ne fût pas suffisante pour permettre de refuser la reconnaissance du brevet au pilote qui, sans commettre de délit contre la moralité, se signalerait par des fautes graves dans la direction de son aéronef. Le doute ne nous paraît pas fondé. Du moment où l'on constate de pareilles fautes, l'aptitude professionnelle, c'est-à-dire l'une des conditions exigées pour la délivrance du brevet n'existe plus; on est à la fois dans le texte et dans l'esprit de la disposition de l'article 18, alinéa 1er. La même chose se produirait dans le cas d'infraction aux règles de police ou de douane, ou encore si l'état de la santé se modifiait gravement.

Pour le *livre de bord*, une distinction est faite : en ce qui concerne les ballons libres et les ballons dirigeables, les prescriptions de la Convention (art. 26) ont un caractère absolu, c'est-à-dire qu'elles s'imposent dans la circulation intérieure comme dans la circulation internationale, et cela pour des considérations analogues à celles

qui ont fait exiger que certains aéronefs fussent nationalisés (art. 2). Pour les appareils d'aviation, chaque État est libre de simplifier la tenue du livre de bord en ce qui concerne ceux qui circulent exclusivement sur son territoire (art. 27). Pour ceux qui passeraient la frontière, ils seraient dans une situation irrégulière s'ils n'avaient pas un livre de bord tenu dans les conditions de l'article 26.

Le *Règlement de la circulation aérienne* annexé à la Convention a également un caractère absolu, comme cela résulte des termes de l'article 30. Les règles qu'il contient doivent être observées partout, que les aéronefs se trouvent au-dessus du territoire de l'État dont ils ont la nationalité ou au-dessus du territoire d'un autre État contractant; il est de l'intérêt général qu'il en soit ainsi.

Le règlement doit être *sanctionné*, c'est-à-dire que chaque État ne s'engage pas seulement à en prescrire l'observation, mais aussi à en punir l'inobservation. La punition paraît naturellement nécessaire quand la violation du règlement a eu pour conséquence un accident. Mais nous estimons que, si une violation est constatée, une punition doit s'en suivre, quand même aucun accident ne se serait produit. Mieux vaut prévenir que réparer. Rien ne serait plus dangereux que la pensée que l'on peut impunément se moquer des règlements si on a la chance d'éviter les accidents. Si le règlement est bien fait, il est d'un intérêt général qu'on s'habitue à l'observer.

Le Chapitre 7 est l'œuvre de la Commission de rédaction; il contient des dispositions d'ordre général et des dispositions d'ordre protocolaire.

Quelle est l'étendue d'application de la Convention?

C'est une question de grande importance et qui se présente sous plusieurs aspects.

Tout d'abord, la Convention ne s'appliquera qu'à la navigation aérienne dans les limites ou au-dessus du territoire des Etats contractants; il faut y joindre naturellement leurs eaux territoriales (art. 48, al. 1). Il ne s'agit en principe que de leur territoire métropolitain; on pourra juger prématuré de parler de leurs colonies, possessions ou protectorats. Toutefois, comme la Convention doit être une Convention *ouverte*, c'est-à-dire que l'on doit prévoir et régler l'adhésion d'États quelconques, il n'y a pas de raison pour ne pas prévoir et régler aussi l'adhésion des Etats contractants en ce qui concerne leurs colonies, possessions ou protectorats. (V. art. 52.)

Quels aéronefs seront soumis aux dispositions de la Convention? L'article 48, alinéa 2, répond à la question et appelle quelques explications.

Il s'agit d'abord des aéronefs des ressortissants d'un État contractant qui ont la nationalité de cet État dans les termes des articles 2 et 3. Peu importe le domicile de ces ressortissants. Par exemple, le ressortissant d'un État contractant est établi sur le territoire d'un Etat non contractant; il y possède un aéronef auquel il pourra donner la nationalité de son pays d'origine, si la législation de celui-ci le permet. Il ne pourra naturellement être régi par la Convention en tant qu'il circulera au-dessus du territoire de l'Etat non contractant où il réside; mais il aura intérêt à en invoquer le

bénéfice, s'il sort des limites de cet État et s'il pénètre dans l'atmosphère d'un État contractant.

Quant aux ressortissants d'un État non contractant, leur situation est évidemment autre. On peut se demander s'ils doivent être admis au bénéfice de la Convention et il n'y aurait aucune injustice à les en exclure; ce serait à eux à déterminer l'adhésion de leur Gouvernement. Après réflexion, on a pensé que mieux valait ne pas être aussi rigoureux. Mais, pour qu'ils puissent être régis par la Convention, il faut qu'ils soient domiciliés sur le territoire d'un État contractant et qu'ils aient obtenu pour leurs aéronefs la nationalité de cet État conformément à sa législation.

Une méprise doit être évitée. Qu'il s'agisse des ressortissants ou des non ressortissants des États contractants, la disposition qui vient d'être expliquée n'a pas pour but de leur donner un *droit*, mais de donner aux États contractants la faculté de conférer leur nationalité dans telle ou telle condition; il en use comme bon lui semble et sous telles conditions qui lui paraissent utiles, par exemple sous celle de la réciprocité.

La portée de la Convention peut être examinée sous une autre forme. Les dispositions qu'elle contient concernent-elles uniquement les rapports internationaux ou doivent-elles s'appliquer même dans le régime intérieur des États contractants?

La question est expressément résolue pour un certain nombre de dispositions.

Ainsi nous avons eu occasion de constater que les règles des articles 2, alinéa 2, 26, 30 concernaient même le régime intérieur.

Par contre, les articles 34 et 35 ne s'appliquent qu'à la circulation internationale. Un État est évidemment libre d'admettre sur son territoire le transport des marchandises par la voie aérienne.

Nous n'avons voulu donner que quelques exemples.

Dans le cas où l'exacte portée d'une disposition ne résulterait pas de son texte même, nous estimons que la présomption générale à admettre est que cette portée est restreinte aux rapports internationaux. Cette présomption résulte naturellement de ce que normalement, dans une Conférence internationale et dans les actes qu'elle élabore, ce sont ces rapports seuls qu'on envisage, à moins que le régime intérieur doive avoir une influence nécessaire sur ces rapports mêmes; comme c'est le cas notamment pour le règlement de la navigation aérienne.

Au cours des délibérations, on s'est demandé ce que deviendrait en temps de guerre la Convention projetée. L'article 49 répond à la question. On ne saurait dire que la Convention cessera de s'appliquer en temps de guerre; il n'y a pas de raison pour qu'elle ne continue pas à fonctionner pleinement dans les rapports entre les États qui restent étrangers à la guerre. La vérité est que les règles de la guerre et de la neutralité seront appliquées comme si la Convention n'existait pas; elles ne seront en rien altérées par la Convention. Peut-être, si la navigation aérienne prend, comme il est à supposer, de grands développements, y aura-t-il lieu de l'étudier spécialement au point de vue du droit de la guerre et du droit de la neutralité; ce n'est heureusement pas la tâche de la présente Conférence déjà suffisamment chargée.

Suivant une suggestion faite de divers côtés, nous vous proposons un article 50

d'après lequel chaque pays devrait désigner un service central chargé des diverses communications prévues par la Convention; voir par exemple articles 6, alinéa 2; 9; 18, alinéa 3; 24 *in fine*. Il s'agit de communications d'ordre purement administratif, souvent urgentes, et il y a tout intérêt à éviter l'emploi de la voie diplomatique.

Les articles 51 à 55 sont des dispositions de protocole relatives à la *ratification*, à l'*étendue d'application*, à l'*adhésion*, à la *mise en vigueur*, à la *dénonciation*.

Déja quelques mots ont été dits à propos de l'article 52. Quant aux autres articles, la rédaction en a été en grande partie empruntée aux actes diplomatiques les plus récents avec les modifications exigées par la nature des choses. Ainsi, dans le cas de l'adhésion d'un État dont la marque de nationalité n'est pas indiquée par l'Annexe A, il faudra bien que l'Etat adhérent la fasse connaître (art. 53, al. 2).

La Convention doit avoir une durée indéterminée, sauf la faculté de dénonciation, mais nous avons jugé utile de permettre à la Convention de faire ses preuves, en exigeant que la dénonciation ne fût pas faite avant trois ans à partir de la date des premières ratifications. A ce moment, d'un commun accord, il pourrait y avoir entre les États contractants une entente à l'effet de réunir une Conférence de revision de la Convention.

Une question capitale reste à résoudre.

Sous quelle forme constaterons-nous le résultat de nos travaux?

Plusieurs procédés peuvent se présenter à l'esprit et ont été soutenus dans la Commission de rédaction.

Certains se déclarent prêts à conclure dès à présent une *Convention* véritable, qui pourrait être signée dans un certain délai, de manière que tous les États ayant signé dans ce délai seraient bien des *États signataires;* le procédé de l'adhésion ne fonctionnerait qu'après l'expiration du délai. C'est ce système qui a été pratiqué pour les actes de la deuxième Conférence de la Paix et pour la Déclaration de Londres du 26 février 1909.

D'autres estiment qu'il y a lieu de constater seulement que la Conférence a préparé un projet que les Délégués soumettront à l'appréciation de leurs Gouvernements respectifs qui non seulement pourront, comme il convient, l'accepter ou le rejeter, mais proposer d'y apporter telles ou telles modifications. Comme naturellement, il serait assez difficile de s'entendre par la voie diplomatique ordinaire sur les modifications demandées, on serait conduit forcément à la réunion d'une nouvelle Conférence où toute l'œuvre actuelle pourrait être mise en question.

Nous croyons devoir vous recommander un système intermédiaire.

Il est peut-être trop hardi de prétendre signer tout de suite une convention pour régler une matière toute nouvelle, au sujet de laquelle tous les délégués ont pu ne pas recevoir des instructions assez précises, de sorte que certains hésiteront à engager leurs Gouvernements en signant. Laissons un temps suffisant pour la réflexion, mais estimons assez notre œuvre pour ne pas permettre de remettre aussitôt en question tout ce que nous avons fait. Les Gouvernements examineront notre projet et décideront

s'ils veulent lui donner leur approbation; ceux qui se prononceront en ce sens transformeront en Convention notre projet qui ne pourra être modifié. Nous n'avons nullement la prétention d'avoir fait une œuvre immuable, nous avons pu nous tromper et, même si nous avions réglé la situation actuelle au mieux des intérêts engagés, cette situation se transformera forcément et pourra exiger une réglementation nouvelle. La dénonciation laisse la faculté de s'affranchir d'une Convention jugée défectueuse ou incomplète et nous prévoyons seulement un délai assez bref pendant lequel la dénonciation ne pourra avoir lieu, de manière que le fonctionnement de la Convention puisse être apppréciée en connaissance de cause et qu'on ait les éléments nécessaires pour procéder à une revision.

Nous pensons avoir ainsi concilié d'une façon raisonnable les divers intérêts engagés, c'est à la Conférence qu'il appartient de décider si nous avons réussi.

Quant aux Vœux, peu de mots suffiront. Les trois premiers avaient été formulés par des Commissions et nous n'avons eu qu'à en modifier légèrement la rédaction.

Le quatrième vœu a été soumis à la Conférence par la Délégation française avec des motifs et des renseignements intéressants. La question n'était pas prévue dans le programme soumis aux Puissances dont les délégués peuvent ne pas avoir d'instructions sur ce point. Cette question est de celles qu'il convient d'étudier et la Conférence peut sans doute émettre un vœu pour que cette étude soit faite par les divers Gouvernements, qui auront à rechercher d'abord s'il convient d'instituer un Bureau international, puis, dans le cas d'une solution affirmative, quelles attributions il serait utile de lui conférer.

ANNEXE A.

EXPOSÉ

DE LA DÉLÉGATION DE RUSSIE

AU SUJET

DE LA QUESTION D'IMMATRICULATION DES DIRIGEABLES.

La Conférence internationale relative à la circulation des automobiles, tenue à Paris en 1909, a jugé nécessaire de soumettre à l'obligation de l'immatriculation toutes les voitures automobiles sans distinction des voitures destinées à la circulation intérieure de celles destinées à la circulation internationale.

Ce régime paraît d'autant plus indiqué pour la navigation aérienne que l'automobile doit nécessairement être considérée comme une machine beaucoup plus inoffen-

sive qu'un aéronef, étant donné que l'automobile ne quitte pas le sol, franchit les frontières seulement à des points déterminés, ne les dépasse jamais involontairement — comme pourrait le faire un aéronef en cas de force majeure, de détresse ou de nécessité — et ne possède pas un rayon d'action supérieur à 350 — 400 kilomètres.

Il semble cependant résulter des débats qui ont eu lieu le 9 juin à la séance de la première Commission, que les articles relatifs à l'immatriculation en matière de navigation aérienne ne devraient concerner que les aéronefs destinés à la circulation internationale.

La Délégation de Russie estime que l'acceptation de ce système ne serait pas sans inconvénient, ni même sans danger pour la sécurité publique.

Effectivement si les règlements de la Conférence ne visaient que les aéronefs, dont l'exploitation aurait un caractère international, ils ne seraient pas obligatoires pour les aéronefs à moteur non immatriculés. Les États contractants se trouveraient ainsi exposés à voir au-dessus de leur territoire des dirigeables sans marque de nationalité, munis d'explosifs, d'appareils de téléphotographie et de radiotélégraphie, d'oiseaux voyageurs et dont le rayon d'activité pourrait bien atteindre ou même dépasser mille kilomètres, et les autorités de l'État sous-jacent seraient, en pareille occasion, dans une situation très difficile, surtout en cas de brume.

Afin d'éviter la possibilité de pareilles éventualités, susceptibles de porter une atteinte sérieuse à la sécurité d'un État, il serait indispensable, selon l'avis de la Délégation de Russie, d'étendre l'obligation d'immatriculation à tous les dirigeables.

Paris, le 15 juin 1910.

Général-Lieutenant A. Eichholtz.

ANNEXE B.

DÉCLARATION

DE LA DÉLÉGATION DE RUSSIE

AU SUJET

DES ARTICLES 19, 20 (1), 23 ET 37

DU PROJET DE CONVENTION

ÉLABORÉ

PAR LE COMITÉ DE RÉDACTION

DE LA

CONFÉRENCE INTERNATIONALE DE NAVIGATION AÉRIENNE.

La Délégation de Russie déclare faire des réserves au sujet des articles 19, 20 et 37 du projet de la Convention internationale élaboré par le Comité de rédaction de la Conférence.

Ces articles, qui posent le principe de l'égalité du traitement des nationaux et des étrangers en matière de navigation aérienne, ne peuvent pas être acceptés par la Délégation russe pour les raisons suivantes :

A. *Motifs généraux :*

1. Le principe visé porte atteinte à l'intégrité des droits souverains d'un État en matière de législation interne.

2. L'application de l'article projeté ne manquerait pas de provoquer des malentendus, ce qui serait évidemment contraire au but même de toute convention internationale.

3. Le droit d'un État de délivrer des permis spéciaux, valables pour son territoire, ainsi que celui de prendre des mesures que pourraient exiger des « circonstances extraordinaires », constituent un privilège légitime de chaque Etat, qui ne nécessite aucune confirmation par voie de convention internationale.

(1) Les articles 19 et 20 du projet de Convention, qui n'ont pas été rédigés, se réfèrent à la deuxième question supplémentaire des résolutions soumises à la Conférence par sa première Commission.

4. Un État ne pourrait être tenu à fournir des explications sur des questions de « considérations personnelles ».

B. *Motifs particuliers* :

1. En raison de la sécurité d'État, des sujets étrangers ne peuvent être admis à faire partie des associations aéronautiques autrement que *honoris causa,* ce qui est d'autant plus justifié qu'un principe analogue est actuellement en vigueur pour tous les corps de volontaires automobilistes d'Allemagne, Autriche-Hongrie, Grande-Bretagne, Italie et Russie.

2. Les restrictions qui concernent l'emploi des appareils téléphotométriques et de radiotélégraphie et des oiseaux voyageurs, doivent nécessairement avoir un caractère absolu par rapport aux étrangers et relatif par rapport aux nationaux.

3. Le même principe doit être appliqué aux questions de séjour et des ports d'attache dans les zones interdites.

La Délégation de Russie déclare faire, en outre, au sujet de l'article 23, une réserve en ce qui concerne les territoires de la Russie d'Asie.

Étant donnée l'étendue considérable de ces régions, le Gouvernement impérial ne saurait prendre l'obligation de communiquer aux Puissances contractantes des cartes des territoires contigus aux frontières de l'Empire en Asie à l'échelle de 1/500.000e et croit devoir se réserver le choix de l'échelle des cartes à communiquer pour ces régions.

En conséquence, la Délégation de Russie demande à la Conférence de prendre acte de la présente déclaration.

Paris, le 29 juin 1910.

Général-Lieutenant A. Eichholtz.

CONFÉRENCE INTERNATIONALE DE NAVIGATION AÉRIENNE.

PROJET DE PROTOCOLE DE CLÔTURE.

La Conférence de Paris sur la Navigation aérienne, convoquée par le Gouvernement de la République française, s'est réunie le 18 mai 1910 au Ministère des Affaires étrangères.

Les Gouvernements d'Allemagne, d'Autriche-Hongrie, d'Autriche, de Hongrie, de Belgique, de Bulgarie, de Danemark, d'Espagne, de France, de Grande-Bretagne, d'Italie, de Monaco, des Pays Bas, de Portugal, de Roumanie, de Russie, de Serbie, de Suède, de Suisse, de Turquie ont pris part à cette Conférence.

Avaient été désignés les Délégués nommés ci-après :

POUR L'ALLEMAGNE,

M. le Docteur Kriege, Conseiller intime actuel de Légation et Jurisconsulte au Département des Affaires étrangères, Membre de la Cour permanente d'arbitrage, premier Délégué plénipotentiaire.

M. le Docteur Lewald, Conseiller intime supérieur de Régence et Conseiller référendaire au Département de l'Intérieur, second Délégué plénipotentiaire.

M. le Docteur Hergesell, Conseiller intime de Régence, Professeur à l'Université de Strasbourg, Président de la Commission internationale pour l'aérostation scientifique, Délégué technique.

M. le Docteur Göppert, Conseiller de Légation et Conseiller adjoint au Département des Affaires étrangères, Délégué juridique.

M. Herwarth von Bittenfeld, Capitaine au bataillon d'aérostiers, Délégué militaire.

POUR L'AUTRICHE-HONGRIE,

M. le Comte Albert Nemes de Hidveg, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire, Chargé d'Affaires d'Autriche-Hongrie à Paris.

M. le Comte Robert Lamezan-Salins, Major d'État-Major et Attaché militaire à l'Ambassade impériale et royale d'Autriche-Hongrie à Paris.

M. Charles Vassel, Capitaine d'État-Major attaché à la Brigade impériale et royale des troupes de communication.

POUR L'AUTRICHE,

M. Charles Goebl, Conseiller au Ministère impérial royal autrichien des Travaux publics.

M. le Comte Georges Wodzicki de Granow, Vice-Secrétaire au Ministère impérial royal autrichien de l'Intérieur.

POUR LA HONGRIE,

M. Louis de Fest, Secrétaire au Ministère royal hongrois de l'Intérieur.

M. le Baron Jules Malcomes, Vice-Secrétaire au Ministère royal hongrois du Commerce.

POUR LA BELGIQUE,

M. le Baron Guillaume, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de Belgique à Paris, premier Délégué.

M. Kebers, Directeur général des Douanes au Ministère des Finances.

M. le Commandant Chevalier Le Clément de Saint-Marc.

POUR LA BULGARIE,

M. le Capitaine Zlataroff, Chef de la Section aérostatique.

POUR LE DANEMARK,

M. Cold, Juge à la Cour d'appel de Copenhague.

M. H.-C. Ullidtz, Lieutenant de vaisseau de la Marine danoise.

POUR L'ESPAGNE,

M. Octaviano Romeo y Rodrigo, Colonel Auditeur de division à la Capitainerie générale de la 6e Région.

M. Antonio Gordejuela Causellas, Capitaine attaché au Service d'aérostation et d'éclairage en campagne.

POUR LA FRANCE,

M. Louis Renault, Membre de l'Institut, Professeur à la Faculté de Droit, Jurisconsulte du Ministère des Affaires étrangères, Membre de la Cour permanente d'arbitrage, Président de la Délégation.

M. Painlevé, Membre de l'Institut.

M. Veillet-Dufrèche, Ministre plénipotentiaire, Sous-Directeur des Unions internationales et des Affaires consulaires au Ministère des Affaires étrangères.

M. Paul Fauchille, Directeur de la *Revue générale du droit international public*.

M. Deligne, Directeur des Affaires criminelles et des Grâces au Ministère de la Justice.

M. Théodore Tissier, Conseiller d'État, Directeur du Cabinet du Président du Conseil, Ministre de l'Intérieur et des Cultes.

M. Hennion, Directeur de la Sûreté générale au Ministère de l'Intérieur.

M. Hennequin, Sous-Directeur au Ministère de l'Intérieur.

M. Delanney, Conseiller d'État, Directeur général des Douanes.

M. Dessens, Chef d'escadron d'artillerie, Attaché à l'État-Major de l'Armée.

M. Richard, Capitaine du Génie

M. Glorieux, Lieutenant de vaisseau, Attaché à l'État-Major général de la Marine.

M. Le Cornu, Ingénieur en Chef des Mines.

M. Weiss, Ingénieur en Chef des Mines.

M. Jouguet, Ingénieur ordinaire des Mines.

Délégués adjoints :

M. Léon Barthou, Vice-Président de l'Aéro-Club.

M. le Comte de La Vaulx, Vice-Président de l'Aéro-Club.

M. Édouard Surcouf, Membre du Comité de l'Automobile-Club, Président de la Commission Auto-aérienne.

M. Henri Defert, Membre du Conseil d'administration du Touring-Club.

POUR LA GRANDE-BRETAGNE,

M. le Contre-Amiral Sir Douglas A. Gamble, K. C. V. O.

M. W. P. Byrne C. B., Sous-Secrétaire d'État adjoint, au Home Office.

M. le Lieutenant-Colonel G. M. Mac donogh, Officier de 2e classe de l'État-Major général (Ministère de la Guerre).

M. le Capitaine de vaisseau Murray F. Sueter (Département du Contrôle de la Marine, à l'Amirauté).

M. le Capitaine A. J. C. Chalmers (Fonctionnaire technique du Département de la Marine au Board of Trade)

POUR L'ITALIE,

S. Exc. M. TITTONI, Ambassadeur d'Italie à Paris, Président de la Délégation.

M. le Marquis MAESTRI-MOLINARI, Premier Secrétaire d'Ambassade (Délégué du Ministère des Affaires étrangères).

M. POMPEO BODRERO, Sous-Directeur au Ministère Royal des Finances.

M. le Colonel d'État-major Louis LENCHANTIN.

M. le Lieutenant Louis MINA (Délégués du Ministère de la Guerre).

M. Amédée ACTON, Capitaine de corvette (Délégué du Ministère de la Marine).

M. l'Ingénieur Charles NAGEL, Inspecteur en Chef des Chemins de fer.

M. RUINI, Chef de section au Ministère des Travaux publics (Délégués du Ministère des Travaux publics).

M. Quirino MAJORANA, Directeur de l'Institut Supérieur postal, télégraphique et téléphonique (Délégué du Ministère des Postes et des Télégraphes).

M. DAL FABBRO, délégué du Touring Club italien.

POUR MONACO,

M. le Baron Alphonse BERGET, Docteur ès sciences, Professeur à l'Institut Océanographique de Paris.

M. le Lieutenant de vaisseau BOURÉE, Aide de Camp de S. A. S. le Prince de Monaco.

POUR LES PAYS-BAS,

M. P. Cort van der Linden, ancien Ministre de la Justice, Conseiller d'État.

M. J. P. A. Laman de Vries, Directeur général des Impôts directs, droits d'entrée et accises.

M. P. J. P. van der Steur, capitaine du Génie.

POUR LE PORTUGAL,

M. dos Santos-Bandeira, Premier Secrétaire de Légation.

M. le Comte de Leça, Deuxième Secrétaire de Légation.

POUR LA ROUMANIE,

M. le Commandant Sturdza, Attaché militaire près la Légation royale à Paris.

POUR LA RUSSIE,

M. le Lieutenant-Général Eichholtz, Chef de Section à l'Administration des communications militaires du Ministre Impérial de la Guerre.

M. le Commandant Serge Pogoulaïeff, Attaché naval près l'Ambassade Impériale de Russie.

POUR LA SERBIE,

M. St. K. Pavlowitch, Secrétaire de la Légation de Serbie à Paris.

POUR LA SUÈDE,

M. F. de Klercker, Conseiller de la Légation royale à Paris.

M. K. A. B. Amundson, Capitaine du Génie.

POUR LA SUISSE,

M. Charles LARDY, Ministre de Suisse à Paris.

M. le Professeur Dr. FR. MEILI.

M. Théodore SCHAECK, Colonel à l'État-Major Général.

POUR LA TURQUIE,

M. le Commandant FETHY BEY, Attaché militaire près l'Ambassade Ottomane à Paris.

M. MOUKBIL BEY, Premier Secrétaire de l'Ambassade Ottomane à Paris.

Dans une série de réunions tenues du 18 mai au juin 1910, la Conférence a arrêté le Projet de Convention avec ses Annexes, dont la teneur suit, et qui sera soumis à l'appréciation des Gouvernements représentés, de manière qu'avant le ils fassent connaître s'ils entendent lui donner leur approbation.

A l'expiration de ce délai, il appartiendra au Gouvernement de la République Française d'indiquer la date à laquelle il serait procédé à la signature.

PROJET

D'UNE CONVENTION INTERNATIONALE

RELATIVE

À LA NAVIGATION AÉRIENNE.

CHAPITRE PREMIER.

DE LA NATIONALITÉ DES AÉRONEFS ET DE LEUR IMMATRICULATION.

Article premier.

Les aéronefs comprennent : les ballons libres, les ballons dirigeables et les appareils d'aviation.

Article 2.

Un aéronef n'est régi par la présente Convention que s'il possède la nationalité d'un État contractant.

Aucun des États contractants n'admettra la circulation au-dessus de son territoire d'un ballon libre ou d'un ballon dirigeable qui ne répondrait pas à cette condition, sauf la possibilité d'accorder une autorisation spéciale et temporaire.

Article 3.

Pour la détermination de la nationalité des aéronefs, la législation de chaque État contractant s'attachera soit à la nationalité de leur propriétaire, soit au domicile du propriétaire sur son territoire; l'État peut d'ailleurs exiger que son national soit en même temps domicilié sur son territoire ou encore admettre les étrangers domiciliés aussi bien que les nationaux.

Si l'aéronef appartient à une société anonyme ou par actions, il ne pourra lui être conféré que la nationalité de l'État sur le territoire duquel la société a son siège social.

Dans le cas où l'aéronef appartient à plusieurs propriétaires, la quote-part des copropriétaires qui sont nationaux de l'État ou qui sont domiciliés sur le territoire de cet État doit être au moins des deux tiers.

Article 4.

Tant que l'aéronef possèdera, conformément à l'article 3, la nationalité de l'un des États contractants, aucun des autres États ne pourra lui conférer la sienne.

Article 5.

Un aéronef perdra sa nationalité lorsque les conditions moyennant lesquelles elle lui a été conférée cesseront d'exister.

Article 6.

L'État qui confère sa nationalité à un aéronef le fera inscrire sur un registre-matricule.

Dans le cas où l'aéronef a son port d'attache sur le territoire d'un autre État contractant, cet État sera immédiatement avisé de l'inscription.

Article 7.

L'inscription sur le registre-matricule contiendra une description de l'aéronef et indiquera le numéro ou autre marque d'identification donné à l'appareil par le constructeur, la marque nationale prévue à l'annexe A, le numéro d'immatriculation, le port d'attache, le nom, la nationalité et le domicile du propriétaire et la date de l'inscription.

Article 8.

En vertu de l'inscription de l'aéronef, il sera délivré un certificat de nationalité consistant dans un extrait du registre-matricule et reproduisant les mentions exigées par l'article précédent.

Article 9.

Les États contractants échangeront entre eux chaque année au mois de janvier des copies des inscriptions qui auront été effectuées dans leur registre-matricule durant l'année précédente.

Chaque État sera tenu, sur la demande d'un autre État contractant, de faire connaître le plus tôt possible les noms du propriétaire et du pilote d'un aéronef de sa nationalité qui aurait pénétré dans l'espace aérien de l'autre État.

Article 10.

Pour circuler au-dessus du territoire de l'un des États contractants, les aéronefs devront porter la marque de leur nationalité et leur numéro d'immatriculation, dans les conditions réglées par l'annexe A.

En outre, ils porteront rivée à la nacelle ou au châssis une plaque indiquant le nom et le domicile du propriétaire, et reproduisant la marque de nationalité et le numéro d'immatriculation apposés sur le corps de l'aéronef.

CHAPITRE II.

DES CERTIFICATS DE NAVIGABILITÉ ET DES BREVETS D'APTITUDE.

Article 11.

L'aéronef devra être muni d'un certificat de navigabilité délivré ou rendu exécutoire par l'Etat dont il possède la nationalité.

Article 12.

Le certificat de navigabilité ne sera délivré qu'après des essais jugés suffisants et effectués devant une autorité publique d'un État contractant ou devant une association aéronautique habilitée par celui-ci. Toutefois, les essais préalables de navigabilité pourront ne pas être exigés pour les ballons libres, non plus que pour les appareils d'aviation d'un type dont la navigabilité aura déjà été dûment constatée.

Des visites périodiques ou non périodiques devront être effectuées par l'autorité publique ou par des associations dûment habilitées, à l'effet de vérifier l'état de navigabilité des aéronefs. Ces visites seront mentionnées sur le certificat.

Article 13.

Le certificat de navigabilité contiendra les indications suivantes : nom ou raison sociale et domicile du constructeur; lieu et année de la fabrication; numéro ou autre marque d'identification donné à l'appareil par le constructeur; photographie des ballons dirigeables et des appareils d'aviation; caractéristiques de l'aéronef conformément aux prescriptions de l'annexe B.

Si l'une des caractéristiques spécifiées dans le certificat de navigabilité est modifiée, ce certificat cessera d'être valable.

Article 14.

Le pilote, le chef mécanicien et les personnes appelées à les remplacer, devront être pourvus de brevets d'aptitude délivrés ou rendus exécutoires par l'État dont l'aéronef possède la nationalité.

En cas d'urgence, le pilote pourra choisir, pour le remplacer ou pour remplir les fonctions de chef mécanicien, des personnes pourvues de brevets délivrés ou rendus exécutoires par un autre État contractant.

Article 15.

Des brevets différents seront délivrés pour la conduite d'un ballon libre, d'un ballon dirigeable ou d'un appareil d'aviation, et le brevet délivré pour une catégorie d'aéronefs n'habilitera pas à conduire un appareil d'une autre catégorie.

Ces brevets ne seront délivrés qu'après des examens théoriques et pratiques ayant établi l'aptitude des conducteurs et mécaniciens, et passés devant une autorité publique d'un État contractant ou devant une association aéronautique habilitée par celui-ci.

Article 16.

Les brevets ne pourront être accordés qu'à des personnes âgées de 18 ans au moins et de bonne moralité. Ils contiendront les nom, prénoms et signalement du titulaire, ainsi que sa photographie et sa signature.

Article 17.

Un État contractant ne peut rendre exécutoire que le certificat ou le brevet qui a été délivré par un autre État contractant.

Article 18.

Les certificats de navigabilité et brevets d'aptitude délivrés ou rendus exécutoires par l'État national de l'aéronef seront reconnus valables par les autres Etats, à moins qu'il soit évident que les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés d'après les règles ci-dessus ne sont plus remplies.

Chaque État a le droit de ne pas reconnaître, pour la circulation dans les limites et au-dessus de son propre territoire, le certificat de navigabilité et le brevet d'aptitude conférés à un de ses ressortissants par un autre État contractant.

Le refus de reconnaissance sera notifié immédiatement à l'État qui a délivré le certificat ou le brevet.

CHAPITRE III.

ADMISSION DE LA NAVIGATION AÉRIENNE DANS LES LIMITES OU AU-DESSUS D'UN TERRITOIRE ÉTRANGER.

Article 19.

Article 20

Article 21.

Chaque État contractant aura la faculté de réserver le transport professionnel de personnes et de marchandises, ayant lieu entre deux points de son territoire, aux aéronefs nationaux seuls ou aux aéronefs de certains États contractants ou de soumettre cette navigation à des restrictions spéciales.

L'établissement de lignes internationales de communication aérienne dépendra de l'assentiment des États intéressés.

Article 22.

Si un État contractant établit des restrictions de la nature de celles qui sont visées à l'article 18, alinéa 1, ses aéronefs pourront être l'objet de mesures analogues de la part de tout autre État contractant.

Article 23.

Les restrictions et les réserves prévues aux articles 19, 20, 21 et 22 seront immédiatement publiées et notifiées aux Gouvernements intéressés.

Les zones interdites seront désignées avec une précision suffisante pour qu'elles puissent être inscrites sur des cartes aéronautiques à l'échelle de 1/500,000e au moins; les États contractants seront tenus de se communiquer ces cartes.

Article 24.

Tout aéronef qui s'engage au-dessus d'une zone interdite, sera tenu, dès qu'il s'en apercevra, de donner le signal de détresse prévu à l'article 16 de l'annexe C et d'atterrir le plus tôt possible; il devra également atterrir dès qu'il y sera invité par un avertissement donné de terre. Chaque État notifiera les signaux d'avertissement qu'il aura adoptés.

CHAPITRE IV.

DES REGLES À OBSERVER LORS DU DÉPART, DE L'ATTERRISSAGE ET EN COURS DE ROUTE.

Article 25.

Les aéronefs devront avoir pour circuler les certificats de nationalité et de navigabilité et les brevets du personnel obligé d'en être muni. Il sera de plus tenu un livre de bord.

Article 26.

Le livre de bord devra contenir les indications suivantes : la catégorie à laquelle appartient l'aéronef, sa marque de nationalité, le lieu et le numéro de son immatriculation, le nom, la nationalité, la profession et le domicile du propriétaire.

Pour chaque ascension, seront portés sur le livre de bord :

Le nom, la nationalité, le domicile du pilote et des hommes d'équipage, ainsi que les nom, profession, nationalité et domicile des voyageurs;

L'indication de la marche suivie en plan et en altitude, toutes les fois que les circonstances le permettront : la marche en plan sera indiquée sur une carte et la marche en altitude, pour les ballons libres et les ballons dirigeables, le sera à l'aide d'un barographe qu'ils seront tenus d'avoir à bord;

L'indication de tous les événements intéressants, notamment des escales, des aéronefs rencontrés en cours de route, ainsi que des accidents survenus à l'aéronef, à l'équipage et aux autres voyageurs.

Les mentions ci-dessus énumérées seront portées sur le livre du bord, autant que possible, au cours de l'ascension ou, en cas d'empêchement, après l'ascension et dans un délai maximum de 12 heures.

Article 27.

Chaque État demeure libre de régler les conditions dans lesquelles devra être tenu le livre de bord pour les appareils d'aviation en tant qu'ils circulent exclusivement sur son territoire.

Article 28.

Le livre de bord devra être conservé pendant deux ans après la dernière inscription, et être représenté à toute réquisition de l'autorité publique.

Article 29.

Les autorités du pays auront dans tous les cas la faculté de visiter l'aéronef au départ et à l'atterrissage et d'exercer dans l'atmosphère au-dessus du territoire un droit de police et de surveillance douanière.

Chaque État pourra prescrire que, dans le cas où un aéronef d'un autre État contractant atterrit sur son territoire, l'autorité de police ou de douane de la localité la plus voisine en soit immédiatement avisée.

Le personnel du bord devra se conformer strictement aux règlements de police et aux dispositions de la législation douanière en vigueur dans le pays.

Article 30.

Chaque État s'engage à prescrire l'observation, par tous les aéronefs dans les limites ou au-dessus de son territoire et par ses aéronefs dans les limites ou au-dessus du territoire d'un autre État contractant, des règles contenues dans le *Règlement de la circulation aérienne* annexé à la présente Convention (annexe C) et à en punir l'inobservation.

Article 31.

Les États contractants seront tenus d'ordonner à leurs autorités de prêter aux aéronefs, en cas d'atterrissage ou en cas de détresse, l'assistance nécessaire.

Ils instruiront aussi les populations, ainsi que leurs navires et aéronefs, des mesures à prendre pour porter secours à un aéronef en détresse.

Article 32.

Celui qui a trouvé une épave d'aéronef devra en faire la déclaration à l'autorité municipale de la localité voisine ou du premier port où il abordera. L'épave, si elle peut être identifiée, sera restituée à son propriétaire, qui, s'il n'abandonne pas l'épave, remboursera ses frais au sauveteur et lui payera une rémunération de 5 p. 100 de la valeur de l'épave; dans le cas où l'épave ne pourrait pas être identifiée l'autorité compétente procédera suivant sa propre législation.

CHAPITRE V.

DES DOUANES ET TRANSPORTS.

Article 33.

Les aéronefs atterrissant en pays étranger et destinés à être réexportés bénéficieront, ainsi que leur équipement, de l'exemption des droits de douane moyennant l'accomplissement des formalités exigées à cet effet dans chaque pays, telles que celles de l'acquit-à-caution, de l'admission temporaire, de la consignation des droits ou du triptyque.

Les approvisionnements et les matières destinés au fonctionnement des appareils bénéficieront des tolérances en usage dans les États contractants.

Les bagages et objets personnels des aéronautes ou des passagers embarqués à bord d'un aéronef seront, lors de l'atterrissage en pays étranger, soumis au même traitement que les objets de même nature que les voyageurs ou passagers importent par les frontières de terre ou de mer.

Article 34.

Le transport des marchandises par la voie aérienne ne peut avoir lieu qu'en vertu de conventions particulières entre les États intéressés ou des dispositions de leur propre législation.

Article 35.

Le transport par aéronefs des explosifs, des armes et munitions de guerre, ainsi que des pigeons voyageurs et autres oiseaux messagers, est interdit dans la circulation internationale.

Article 36.

Chaque État pourra interdire ou régler le transport ou l'usage des appareils de photographie au-dessus de son territoire. Il pourra faire développer les clichés se trouvant à bord d'un aéronef étranger qui atterrit chez lui, et, au besoin, saisir les appareils et les clichés.

Article 37.

Le transport des objets autres que ceux qui sont mentionnés dans les articles 34, 35 et 36 pourra être soumis à des restrictions, pourvu que ces restrictions s'appliquent d'une manière générale aux aéronefs nationaux comme aux aéronefs étrangers; il est toutefois entendu que, pour des considérations personnelles indépendantes de la nationalité, un État pourra dispenser un aéronef de l'une de ces restrictions.

Article 38.

Chaque État a la faculté d'autoriser les aéronefs dans les limites et au-dessus de son territoire à avoir à bord un appareil radiotélégraphique. Cet appareil ne peut, sans permission spéciale, être utilisé que pour la sécurité de l'aéronef.

Article 39.

Les prescriptions édictées en vertu des articles 34, 36, 37 et les autorisations générales accordées en vertu de l'article 38 seront immédiatement publiées et notifiées aux autres États contractants.

CHAPITRE VI.

DES AÉRONEFS PUBLICS.

Article 40.

Sont considérés comme aéronefs publics les aéronefs affectés au service d'un État contractant et se trouvant sous les ordres d'un fonctionnaire, dûment commissionné, de cet État.

Les dispositions de la présente Convention seront appliquées aux aéronefs publics, à l'exception des dispositions des articles 2 à 5, 11 à 18 et 38.

Les aéronefs publics peuvent avoir à bord un appareil radiotélégraphique mais ne peuvent, sauf permission spéciale, s'en servir que pour la sécurité de l'aéronef.

Article 41.

Sont considérés comme aéronefs militaires les aéronefs publics se trouvant au

service militaire, lorsqu'ils sont placés sous les ordres d'un commandant portant l'uniforme et qu'ils ont à bord un certificat établissant leur caractère militaire.

En dehors des dispositions déjà écartées pour les aéronefs publics par l'article 40, alinéa 2, les dispositions des articles 6 à 10, 35 et 37 ne s'appliquent pas aux aéronefs militaires.

Les aéronefs militaires sont soumis aux dispositions spéciales des articles 43 à 46.

Article 42.

Les aéronefs militaires porteront comme seule marque nationale le signe de souveraineté de leur État. Chaque État contractant notifiera aux autres États les signes de souveraineté dont il fera usage.

Article 43.

Dans le cas où des avis doivent être donnés par le commandant de l'aéronef militaire, ce commandant avertira l'autorité compétente du pays; si celle-ci n'est pas une autorité militaire, elle préviendra sans délai une telle autorité.

Article 44.

Le départ et l'atterrissage des aéronefs militaires d'un État contractant dans le territoire d'un autre État ne seront admis qu'avec l'autorisation de ce dernier État.

De même, chaque État contractant est libre d'interdire ou de régler, suivant ses intérêts, le passage au-dessus de son territoire des aéronefs militaires des autres États contractants.

Article 45.

Toutefois, le séjour exigé par la nécessité ne pourra être refusé aux aéronefs militaires d'un Etat contractant.

Un aéronef militaire qui, dans un tel cas de nécessité, se verrait au-dessus d'un territoire étranger donnera le signal de détresse prévu à l'article 16 de l'annexe C et opérera l'atterrissage aussitôt que faire se pourra.

Immédiatement après l'atterrissage, le commandant de l'aéronef avertira l'autorité compétente du pays, telle qu'elle est déterminée par l'article 43. L'autorité militaire procédera à la vérification et statuera sur le cas de nécessité.

Article 46.

Lorsque le séjour de l'aéronef militaire dans les limites et au-dessus du territoire d'un État étranger doit être considéré comme légitime, conformément aux articles 44 et 45, il jouira du privilège de l'exterritorialité.

L'exterritorialité appartiendra de même aux membres de l'équipage portant l'uniforme militaire, en tant qu'ils ne cessent pas de former un corps distinct ou qu'ils se trouvent dans l'exercice de leurs fonctions.

Les autorités du pays n'en conservent pas moins la faculté d'appliquer aux aéronefs militaires d'un autre État contractant comme à leurs équipages les mesures exigées soit pour garantir la sécurité de l'État ou un intérêt sanitaire, soit encore pour protéger des personnes ou des biens d'un péril imminent.

Article 47.

Sont considérés comme aéronefs de police les aéronefs publics se trouvant au service de la police, notamment de la sûreté publique, de la police sanitaire ou douanière.

Les dispositions des articles 41, 42, 44 et 45 seront appliquées par analogie aux aéronefs de police.

Le signe de souveraineté porté par les aéronefs de police sera différent de celui des aéronefs militaires. De plus, les fonctions attribuées d'après l'article 45, alinéa 3, aux autorités militaires, seront remplies, à l'égard des aéronefs de police, par les autorités civiles.

CHAPITRE VII.

DISPOSITIONS FINALES.

Article 48.

La présente Convention sera applicable à la navigation aérienne dans les limites et au-dessus du territoire ou des eaux territoriales des États contractants.

Seront soumis aux dispositions de la Convention, dans les termes de l'article 2, les aéronefs des ressortissants d'un État contractant, quel que soit le domicile de ces ressortissants, et les aéronefs des ressortissants d'un État même non contractant domiciliés sur le territoire d'un État contractant

Article 49.

La présente Convention ne porte pas atteinte à la liberté d'action des belligérants non plus qu'aux droits et devoirs des neutres.

Article 50.

Il sera désigné dans chaque État un service central chargé de faire et de recevoir directement les communications prévues par la Convention.

Article 51.

La présente Convention sera ratifiée aussitôt que possible.

Les ratifications seront déposées aux archives du Ministère des Affaires étrangères de la République française.

Le premier dépôt de ratifications sera constaté par un procès-verbal signé par les Représentants des États qui y prennent part et par le Ministre des Affaires étrangères de la République française.

Les dépôts ultérieurs se feront au moyen d'une notification écrite adressée au Gouvernement français et accompagnée de l'instrument de ratification.

Copie certifiée conforme du procès-verbal relatif au premier dépôt de ratifications, des notifications mentionnées à l'alinéa précédent, ainsi que des instruments de ratification qui les accompagnent, sera immédiatement, par les soins du Gouvernement français et par la voie diplomatique, remise aux États qui ont signé la présente Convention ou qui y auront adhéré. Dans les cas visés à l'alinéa précédent, ledit Gouvernement fera connaître, en même temps, la date à laquelle il a reçu la notification.

Article 52.

La présente Convention ne s'applique de plein droit qu'aux pays métropolitains des États contractants.

Si un État contractant en désire la mise en vigueur dans ses colonies, possessions ou protectorats, il déclarera son intention soit expressément dans l'instrument de ratification ou dans l'acte d'adhésion (art. 53, alinéa 2), soit par une notification spéciale adressée par écrit au Gouvernement français, laquelle sera déposée dans les archives de ce Gouvernement. Si l'État déclarant choisit ce dernier procédé, le Gouvernement français transmettra immédiatement à tous les autres États contractants copie certifiée conforme de la notification en indiquant la date à laquelle il l'a reçue.

Article 53.

Les Etats non signataires pourront adhérer à la présente Convention, qu'ils aient été ou non représentés à la Conférence de Paris sur la navigation aérienne.

L'Etat qui désire adhérer notifie par écrit son intention au Gouvernement français en lui transmettant l'acte d'adhésion, qui sera déposé dans les archives dudit Gouvernement. Cet acte portera, le cas échéant, indication de la lettre ou de la combinaison de lettres dont l'Etat adhérent se servira pour sa marque nationale et qui devra différer de celles qui sont comprises dans l'annexe A.

Le Gouvernement français transmettra immédiatement à tous les États signataires ou adhérents copie certifiée conforme de la notification ainsi que de l'acte d'adhésion, en indiquant la date à laquelle il a reçu la notification.

Article 54.

La présente Convention produira effet, pour les États qui auront participé au premier dépôt de ratifications, soixante jours après la date du procès-verbal de ce dépôt

et, pour les États qui la ratifieront ultérieurement ou qui y adhéreront, ainsi qu'à l'égard des colonies, possessions ou protectorats non mentionnés dans les instruments de ratification, soixante jours après que les notifications prévues dans l'article 51, alinéa 4, l'article 52, alinéa 2 et l'article 53, alinéa 2, auront été reçues par le Gouvernement français.

Article 55.

S'il arrivait qu'un des États contractants voulût dénoncer la présente Convention, la dénonciation sera notifiée par écrit au Gouvernement français, qui communiquera immédiatement copie certifiée conforme de la notification à tous les autres États en leur faisant savoir la date à laquelle il l'a reçue.

La dénonciation, qui ne pourra se faire qu'après un délai de trois ans à partir de la date du premier dépôt des ratifications, produira ses effets à l'égard de l'État seul qui l'aura notifiée et un an après que la notification en sera parvenue au Gouvernement français.

Fait à Paris, le , en un seul exemplaire.

ANNEXE A.

MARQUES DE NATIONALITÉ ET D'IMMATRICULATION.

La marque de nationalité prévue à l'article 10 sera représentée par des lettres majuscules de caractères latins, indiquées ci-après :

Allemagne, D; Autriche, A; Belgique, B; Bulgarie, B G; Danemark, D M; Espagne, E; France, F; Grande-Bretagne, G B; Hongrie, H; Italie, I; Monaco, M C; Pays-Bas, N L; Portugal, P; Roumanie, R M; Russie, R; Serbie, S B; Suède, S; Suisse, S S; Turquie, T.

Les lettres et chiffres représentant la marque de nationalité et le numéro d'immatriculation devront être lisibles à la plus grande distance possible et avoir, dans tous les cas, une hauteur minima de 65 centimètres. Ces lettres et chiffres auront : en largeur les deux tiers, et en épaisseur du trait, le sixième de leur hauteur. Ils seront de couleur noire sur fond blanc et appliqués sur le corps même des aéronefs, à une place choisie de telle façon que ces signes distinctifs soient lisibles en marche.

ANNEXE B.

CARACTÉRISTIQUES DE L'AÉRONEF.

(Art. 13 de la Convention.)

Pour les ballons libres :

1° Les dimensions constructives de l'enveloppe (diamètres, circonférences, volume);

2° Le diamètre de l'orifice d'appendice;

3° La nature de l'enveloppe;

4° Les dispositifs des orifices de manœuvre et de dégonflement;

5° Les dispositifs de suspension de la nacelle.

Pour les ballons dirigeables :

1° Pour l'enveloppe : son genre ou type; sa nature, ses principales dimensions constructives; son cloisonnement;

2° Pour la nacelle : nombre; dimensions; position;

3° Pour le moteur : type; nombre, puissance, alésage des cylindres, course des pistons;

4° Pour les propulseurs : nature, nombre, emplacements;

5° Pour les gouvernails de direction : dispositifs, nature, nombre, emplacements;

6° Pour les gouvernails de profondeur : dispositifs, nature, nombre, emplacements;

7° Pour l'empennage : dispositifs, nombre, emplacements.

Pour les appareils d'aviation :

1° Les genre et type de l'appareil;

2° Appareils de sustentation : nombre, genre, dimensions par unité; surface totale; emplacement;

3° Moteurs : comme pour les dirigeables;

4° Propulseurs : comme pour les dirigeables;

5° Gouvernails : comme pour les dirigeables;

6° Empennage : comme pour les dirigeables;

7° Dispositifs de lancement et d'atterrissage : nature, emplacement.

ANNEXE C.

RÈGLEMENT DE LA CIRCULATION AÉRIENNE.

(Art. 30 de la Convention.)

I. — RÈGLES CONCERNANT LES FEUX.

Article premier.

Les règles concernant les feux doivent être observées par tous les temps, du coucher au lever du soleil, et, pendant cet intervalle, on ne doit montrer aucun autre feu pouvant être pris pour un des feux prescrits.

Art. 2.

FEUX QUE DOIVENT PORTER LES BALLONS DIRIGEABLES.

Un ballon dirigeable faisant route, c'est-à-dire ayant une vitesse propre, doit porter :

a) A l'avant, un feu *blanc* brillant disposé de manière à montrer une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc horizontal de 220°, soit 110° de chaque côté de l'aéronef à partir de l'avant.

b) A droite, un feu *vert* établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc horizontal de 110°, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 20° sur l'arrière du travers, du côté droit.

c) A gauche, un feu *rouge* établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc horizontal de 110°, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 20° sur l'arrière du travers, du côté gauche.

d) Les trois feux *blanc*, *vert* et *rouge* devront être visibles dans chaque plan vertical correspondant à leurs zones respectives dans toute direction comprise entre la verticale, *vers le bas*, et une ligne se rapprochant autant que possible de la verticale et faisant un angle *d'au moins* 30° avec l'horizontale, *vers le haut*.

e) Les feux de côté *vert* et *rouge* devront être munis d'écrans disposés de telle sorte que leur lumière ne puisse être aperçue du côté opposé.

f) Le feu *blanc* doit être visible à une distance d'au moins 4 kilomètres, les feux *vert* et *rouge* à une distance d'au moins 2 kilomètres, par nuit noire et atmosphère pure.

g) Un ballon dirigeable devra en outre avoir les moyens de montrer occasionnellement un feu blanc derrière, s'il est rattrapé par un autre aéronef.

Art. 3.

FEUX DES APPAREILS D'AVIATION.

Les règles relatives aux feux sont applicables, en principe, aux appareils d'aviation. Toutefois, par une mesure de tolérance temporaire, ils ne sont astreints qu'à porter un seul fanal, disposé de manière à montrer un feu vert à droite et un feu rouge à gauche.

Les angles de visibilité, dans le plan horizontal, doivent être ceux prévus pour les ballons dirigeables. En ce qui concerne les angles de visibilité dans le plan vertical et le minimum de visibilité des feux, il est simplement recommandé de se rapprocher autant que possible des règles qui ont été prescrites pour les ballons dirigeables.

Art. 4.

FEU DES BALLONS LIBRES.

Les ballons libres doivent avoir, prêt à servir, un fanal à feu blanc et le montrer à l'approche d'un autre aéronef.

II. — SIGNAUX PHONIQUES.

Art. 5.

a) Par les temps de brouillard, de brume, de bruine, de neige ou pendant les forts grains de pluie, les ballons dirigeables doivent, tant de jour que de nuit, faire usage de signaux phoniques puissants discontinus.

b) Dans les mêmes conditions, les ballons libres devront faire usage de signaux analogues lorsqu'ils seront dans le voisinage d'aéronefs à moteur.

c) Les règles ci-dessus ne sont applicables aux appareils d'aviation que dans la mesure du possible.

III. — RÈGLES DE ROUTE ET DE MANŒUVRES.

Art. 6.

Un aéronef à moteur doit toujours se tenir à une distance d'au moins 100 mètres de tout autre aéronef, dans toute direction horizontale, verticale ou oblique.

Art. 7.

Les aéronefs à moteur doivent toujours s'écarter des ballons libres.

Art. 8.

Lorsque deux aéronefs à moteur font des routes qui se croisent de manière à faire craindre une collision, l'aéronef qui voit l'autre sur la droite de sa propre direction doit s'écarter de la route de cet autre aéronef.

Quand, d'après la règle ci-dessus, l'un des navires aériens doit changer sa route, l'autre doit conserver la sienne et maintenir sa vitesse.

Art. 9.

Tout aéronef à moteur qui est tenu, d'après ces règles, de s'écarter de la route d'un autre aéronef, doit, si les circonstances de la rencontre le permettent, éviter de couper la route de l'autre aéronef sur l'avant de celui-ci.

Art. 10.

Lorsque deux aéronefs à moteur ont le cap l'un sur l'autre ou presque l'un sur l'autre, en suivant des directions opposées ou à peu près opposées, à des altitudes peu différentes, de manière à faire craindre une collision, chacun d'eux doit venir sur la droite de sa propre direction, de manière à laisser l'autre sur sa gauche.

Art. 11.

Quelles que soient les prescriptions des articles qui précèdent, tout aéronef à moteur qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route de ce dernier.

Doit être considéré comme aéronef qui en rattrape un autre tout aéronef qui se rapproche d'un autre en venant d'une direction de plus de 20° sur l'arrière du travers de ce dernier, c'est-à-dire qui se trouve dans une position telle, par rapport à l'aéronef rattrapé, qu'il ne pourrait, pendant la nuit, apercevoir aucun des feux de côté de celui-ci. Aucun changement ultérieur dans le relèvement des deux aéronefs ne pourra faire considérer l'aéronef qui rattrape l'autre comme *croisant* la route de ce dernier, au sens de l'article 8, et ne pourra l'affranchir de l'obligation de s'écarter de la route de l'aéronef rattrapé jusqu'à ce qu'il l'ait tout à fait dépassé.

Art. 12.

Toutes les fois que les règles précédentes ne précisent pas la manœuvre qui doit être faite, l'aéronef ou les aéronefs qui ont l'obligation de manœuvrer peuvent le faire aussi bien dans le sens vertical que dans le sens horizontal.

Art. 13.

En cas de collision imminente, les deux aéronefs doivent faire la meilleure manœuvre possible. En particulier, le plus élevé doit manœuvrer pour monter et l'autre pour descendre.

Lorsqu'ils sont au même niveau, en cas de croisement, celui des deux qui aperçoit l'autre sur la droite de sa propre direction doit manœuvrer pour monter et l'autre pour descendre.

Art. 14.

Lorsqu'un ballon dirigeable a stoppé volontairement, il doit montrer une boule noire très apparente; il reste, dans ce cas, soumis aux mêmes règles que les aéronefs en marche.

S'il n'est plus maître de sa manœuvre pour cause d'avarie, il doit montrer deux boules noires très apparentes placées verticalement l'une au-dessus de l'autre. Dans ce cas, il est assimilable aux ballons libres.

La nuit, dans les deux cas, il ne montre que le feu blanc et est assimilable aux ballons libres.

IV. — SIGNAUX D'ATTERRISSAGE ET DE DÉTRESSE.

Art. 15.

Lorsqu'un ballon dirigeable se dispose à atterrir, il doit :

De jour, faire apparaître sous la nacelle un pavillon rouge de forme triangulaire ;

De nuit, faire clignoter ou agiter un feu blanc, en maintenant allumés ses feux de côté.

Art. 16.

a) En cas de détresse, au-dessus des terres comme au-dessus de la mer, un ballon dirigeable doit, dans la mesure du possible :

De jour, faire apparaître sous la nacelle un pavillon rouge triangulaire et montrer les deux boules noires superposées prévues à l'article 14 ;

De nuit, faire agiter ou clignoter un feu blanc en éteignant ses feux de côté.

De jour comme de nuit, il peut en outre faire usage d'un signal phonique.

b) Un ballon libre, en détresse, doit :

De jour, montrer sous la nacelle un pavillon rouge triangulaire, et, *la nuit,* agiter un feu blanc.

Il peut, en outre, de jour comme de nuit, faire usage d'un signal phonique.

VŒUX.

La Conférence émet en outre les Vœux suivants :

1° Que les Gouvernements recherchent les moyens d'indiquer par des marques bien visibles certains points pouvant servir de repère aux aéronautes et qui seraient placées sur le sol ou sur des édifices tels que gares, stations de chemins de fer, etc.

2° Que les Gouvernements signalent par des marques visibles et uniformes les lignes électriques à haute tension et les supports des câbles aériens et les portent sur des cartes aéronautiques de même échelle décimale dans tous les pays.

3° Que le règlement des communications radiotélégraphiques entre les aéronefs et la terre ou les navires ainsi que toutes les questions techniques et de comptabilité soient soumis à la prochaine Conférence internationale de Londres sur la radiotélégraphie.

4° Que les Gouvernements étudient la question de savoir s'il ne serait pas utile d'instituer un Bureau international de la navigation aérienne et quelles attributions il conviendrait de lui conférer.

Fait à Paris, le juin 1910, en un seul exemplaire, dont une copie conforme sera délivrée à chacun des Gouvernements signataires.

PROCÈS-VERBAUX

DES

SÉANCES DES COMMISSIONS.

PREMIÈRE COMMISSION.

PREMIÈRE SÉANCE.

VENDREDI 20 MAI 1910 (SOIR).

Présidence de M. KRIEGE.

La séance est ouverte à 2 heures et demie.

Le Président propose à la Commission de désigner dès à présent son rapporteur et de choisir pour cette fonction M. Paul Fauchille (France).

Ce choix est accepté à l'unanimité.

Le Président déclare qu'il donnera sur chaque question un exposé des Mémorandums des différents États qui servira de base aux travaux de la Commission. On ne prendrait de résolutions qu'à la fin des délibérations.

Les questions qui doivent faire l'objet des travaux de la première Commission sont les questions n°s 1, 2 (y compris la question de savoir quel État est compétent pour délivrer le permis de navigation et le brevet d'aptitude), 4 et 15. Il faut donc examiner :

1° La distinction des aéronefs privés et publics et le régime peut-être différent auquel on doit soumettre chacune des catégories d'aéronefs;

2° La nationalité et l'immatriculation des aéronefs et les questions connexes;

3° L'admission des aéronefs dans les limites et au-dessus du territoire des pays étrangers.

Première Question.

Y a-t-il lieu de distinguer les aéronefs publics et les aéronefs privés?

Faut-il prévoir plusieurs espèces d'aéronefs publics?

a) *Aéronefs privés;*

b) *Aéronefs publics.*

Le Président propose de fixer d'abord la définition des aéronefs publics et de leurs différentes catégories. La question posée sous le n° 15 du questionnaire, adressé aux Puissances par le Gouvernement français, qui, logiquement, semble devoir être étudiée à la suite de celle-ci, serait examinée plus utilement à la fin des délibérations, car c'est seulement après que les première et deuxième Commissions auront

posé des principes qu'on pourra décider si, et dans quelle mesure, ces principes pourront s'appliquer aux aéronefs publics et privés.

Cette proposition est adoptée.

Le Président constate que, pour les aéronefs publics, il résulte des Mémorandums des différents Gouvernements qu'ils doivent réunir les éléments suivants :

1° Etre affectés au service de l'État (France, Italie, Luxembourg);

2° Appartenir à l'État (Danemark, Russie, Italie [Travaux publics]);

3° Être commandés par un fonctionnaire de l'État (Danemark et Russie).

Parmi les aéronefs publics ayant ce caractère, il faut distinguer les aéronefs militaires qui possèdent ces éléments caractéristiques, mais avec une destination militaire (sont affectés au service militaire de l'État, appartiennent à l'État, sont placés sous commandement militaire).

A ces trois éléments caractéristiques des aéronefs militaires il faut, d'après une partie des Mémorandums, ajouter trois autres éléments, d'après lesquels il faudrait :

4° Qu'ils soient montés par un équipage militaire (Danemark et Grande-Bretagne);

5° Que le commandant et l'équipage soient en uniforme (Allemagne, Grande-Bretagne);

6° Que le commandant possède une commission dûment légalisée de l'État (Allemagne).

La France, dans sa réponse au questionnaire, a proposé de reconnaître une autre catégorie d'aéronefs publics, les aéronefs de police, auxquels le critérium général s'appliquerait.

§ 1er. — Aéronefs publics en général.

Lors de l'ouverture de la discussion sur les caractères distinctifs des aéronefs publics, M. Byrne, Délégué de la Grande-Bretagne, propose que, sans rechercher les éléments qui différencient un aéronef public d'un aéronef privé, on adopte, pour le sens à donner au terme *aéronef public*, le sens qui est admis généralement en droit international pour l'expression *vaisseau public* et qui ne donne lieu à aucune difficulté d'interprétation insurmontable.

L'interprétation des mots « vaisseau public » a donné lieu dans le passé à des controverses, mais les questions qu'elle a soulevées et qu'elle ne manquera pas de soulever doivent être réglées par les tribunaux et par la voie diplomatique et non par la Conférence, qui n'est pas compétente pour les décider.

M. Renault répond que l'accord n'est pas aussi unanime que le croit M. Byrne. La discussion permettra de constater si les Délégués sont d'accord, car les Mémorandums des puissances ont manifesté des divergences sur les caractères distinctifs des aéronefs publics. Il lui semble d'ailleurs difficile de dire que sont des aéronefs publics tous ceux qui pourraient constituer des vaisseaux publics. Dans ce cas, il

faudra rechercher si l'on devra s'attacher à la propriété ou à l'affectation ou même à ces deux caractères.

M. Meili (Suisse) appuie les observations de M. Renault. Il estime qu'il y a grand intérêt à s'expliquer sur la portée des titres à donner aux aéronefs et à distinguer ceux qui sont publics de ceux qui sont privés. Il ne croit pas qu'il y ait lieu de renvoyer au droit maritime pour la solution de la question qui est ici toute nouvelle. Une brochure de M. le professeur Buzzatti, de Milan, distribuée aux membres de la Conférence, fait d'ailleurs une classification qui lui paraît intéressante.

M. Buzatti considère comme aéronefs publics :

1° Les aéronefs militaires;

2° Les aéronefs affectés à un service d'État, même lorsque le service est exploité par des particuliers en vertu d'une concession de l'État;

3° Les aéronefs appartenant à l'État, même lorsqu'ils ne sont pas affectés à des services publics spéciaux.

La question mérite donc d'être examinée.

M. le baron Berget (Monaco) fait d'ailleurs remarquer que la différence avec la navigation maritime est importante, cette dernière comprenant deux dimensions, tandis que la navigation aérienne en comprend trois, ce qui ne se rencontre nulle part ailleurs.

Le Président reprend les trois éléments qui caractérisent l'aéronef public :

1° *Il doit être affecté au service de l'État.* — Sur ce point, il ne lui paraît pas douteux que ce caractère est essentiel.

La Commission adopte ce premier élément.

2° *Il doit appartenir à l'État.* — Sur ce point, une entente est nécessaire. L'État doit-il être propriétaire de l'appareil ou suffit-il, par exemple, qu'il l'ait loué ? Les réponses du Danemark et de la Russie sur cette question, dans leurs Mémorandums, appellent des explications que les Délégués de ces Puissances sont priés de fournir à la Conférence.

M. le général Eichholtz (Russie) déclare que son Gouvernement, en parlant de navires aériens appartenant à l'État, ne s'est pas préoccupé de la question de propriété, mais seulement du pavillon que le navire a le droit de porter.

M. Cold (Danemark) déclare à son tour que, pour son Gouvernement, il n'y a pas lieu de distinguer entre les navires appartenant à l'État et ceux affectés au service de l'État.

Le Président passe au troisième élément.

3° *L'aéronef doit être commandé par un fonctionnaire de l'État.* — Il lui semble que cet élément est nécessaire pour qu'un aéronef ait le caractère public. Il constate sur ce point l'accord unanime des membres de la Commission.

M. Renault tient à éviter une équivoque que pourrait soulever la définition de M. Buzzati qui a été lue à la Commission. Au sujet des aéronefs affectés à un service d'État, il n'y a pas de difficulté quand il s'agit d'une affectation exclusive au service de l'État (militaire ou de police, par exemple). Mais, dans certains cas, il y a seulement une affectation partielle comme c'est le cas pour les paquebots-poste qui, en même temps que des lettres qu'ils transportent pour le compte de l'État, transportent aussi des passagers et des marchandises. Si l'on imagine cette hypothèse appliquée au domaine aérien, on peut concevoir que des aéronefs transportent à la fois des passagers et des dépêches pour le compte de l'État. Ils seront ainsi affectés à un service d'État. Faudra-t-il leur reconnaître le caractère public?

La question de propriété est ici indifférente. En temps de guerre, on n'hésite pas à considérer comme des vaisseaux publics les vaisseaux de la marine auxiliaire qui, cependant, appartiennent à des sociétés privées. Il semble que les aéronefs affectés à un service d'État devraient être considérés comme privés parce que ce qui importe surtout, pour qu'un navire ait le caractère public, c'est la présence à bord d'un représentant de l'État qui donne les garanties requises d'un navire public.

M. Paul Fauchille (France) propose la distinction suivante :

Il classerait les navires aériens en :

1° Privés;

2° Publics;

3° D'utilité publique.

Les navires publics seraient ceux affectés à un service de puissance publique, que l'État seul peut remplir (militaire, douane, police). Les navires d'utilité publique seraient ceux, appartenant à l'État ou à des particuliers, qui feraient un service de postes, de transport, etc., et qui auraient une situation intermédiaire entre les navires publics et les navires privés. Les navires d'utilité publique doivent, pour remplir leurs fonctions, circuler dans l'atmosphère des États étrangers; les navires publics ne le peuvent jamais.

M. Renault estime que cette observation intéressante pourra être étudiée plus tard, mais qu'en principe les aéronefs de plaisance, de commerce, postaux, etc., doivent être soumis au même régime.

M. Byrne propose de diviser les aéronefs en deux classes, publics et privés, suivant l'usage adopté en matière maritime, les aéronefs publics devant avoir les mêmes éléments distinctifs que l'on reconnaît aux vaisseaux publics.

Le Président rappelle que l'analogie avec les navires de guerre ne donne pas tout à fait les éléments nécessaires pour caractériser les aéronefs publics. Il convient donc de discuter les caractères des aéronefs militaires en réservant pour une étude ultérieure la proposition de la Délégation britannique. Il constate que la Commission a déjà déterminé les éléments des aéronefs publics en général.

La propriété de l'État ne paraissant pas nécessaire, comme cela résulte des décla-

rations des Délégués du Danemark et de la Russie, deux éléments sont donc suffisants pour qu'un navire aérien ait le caractère public :

1° Qu'il soit affecté au service de l'État;

2° Qu'il soit commandé par un fonctionnaire de l'État.

§ 2. Aéronefs militaires.

Le Président rappelle que, pour caractériser les aéronefs militaires, trois nouveaux éléments sont nécessaires d'après les Mémorandums des Puissances. Il faut :

1° *Qu'ils soient montés par un équipage militaire.* — A cet égard, la Commission doit se demander s'il est nécessaire que l'équipage soit militaire ou s'il suffit que le commandant soit un militaire, l'équipage étant civil.

M. Paul Fauchille pense qu'il suffit que le commandant soit un militaire, car c'est le commandant qui est le chef à bord et sa qualité est seule à considérer.

Le Président appuie l'opinion de M. Fauchille et, à une question de M. Hennequin (France) demandant s'il n'est pas nécessaire que tous les officiers soient militaires, il répond que cette condition supplémentaire ne serait pas nécessaire, le commandant ayant seul l'autorité et la responsabilité.

M. Lardy (Suisse) fait remarquer qu'il est entendu qu'il s'agit d'un militaire commissionné; sinon, la présence d'un militaire à bord d'un aéronef privé suffirait à lui donner le caractère public.

Le Président constate l'accord de tous les Délégués sur ce point.

En effet, le Danemark et la Grande-Bretagne avaient inscrit dans leurs Mémorandums la condition de l'équipage militaire, et leurs Délégués n'ont pas fait d'observation sur l'échange de vues auquel il a été procédé à ce sujet.

2° *Que le commandant et l'équipage soient en uniforme.*

M. Hennequin pense que la condition de l'uniforme n'est pas indispensable si le commandant est commissionné.

M. Renault est d'avis contraire. Si on accorde certaines immunités aux navires aériens publics, il ne faut pas qu'il y ait de doute sur leur caractère. Autrement, si un navire se présentait sous l'apparence d'un navire privé et se réclamait de son caractère public, il pourrait y avoir lieu à des erreurs et à des difficultés. L'uniforme paraît donc indispensable au point de vue général pour assurer aux navires publics les immunités qu'on voudrait leur accorder si l'on jugeait qu'ils y ont droit.

M. Paul Fauchille fait remarquer un autre côté de la question. Il est interdit aux aéronefs militaires de pénétrer dans l'atmosphère d'un pays étranger sans autorisation. Si on exige l'uniforme pour lui reconnaître le caractère militaire, un aéronef monté

par un officier sans uniforme ne sera pas militaire et pourra pénétrer sans autorisation au-dessus d'un territoire étranger pour s'y livrer à l'espionnage.

M. Renault reconnaît la complexité de la question et propose de n'admettre qu'une solution provisoire. Il faut voir toutes les conséquences avant de prendre une décision définitive. La question sera donc examinée avec la question n° 15 du programme.

Le Président résumant le débat constate qu'en principe le port de l'uniforme est exigé.

3° Que le commandant possède une commission dûment légalisée de l'État.

Ce point ne paraît soulever aucune difficulté, car il est indispensable que l'on sache si le commandant est ou non en service.

L'accord est unanime pour exiger cette dernière condition.

§ 3. Autres catégories d'aéronefs publics.

Le Président rappelle, d'après la réponse du Gouvernement français, qu'il est encore question d'une autre catégorie d'aéronefs publics, les aéronefs de police, auxquels on peut assimiler les aéronefs des douanes qui font un service de police fiscale analogue à celui de la police de sûreté.

M. Deligne (France) demande, pour éclairer la discussion, s'il y a une distinction entre les aéronefs militaires et ceux affectés au service de l'État. Pour les premiers, on a posé des règles spéciales; pour les seconds, n'y a-t-il pas de règles à examiner puisqu'il n'y a pas de militaires à bord?

Le Président répond que tout ce qui touche au régime à appliquer aux aéronefs publics devrait être renvoyé à la discussion de la question n° 15.

M. Renault reconnaît qu'il est difficile de se prononcer, avant de savoir le régime qu'on appliquera à ces aéronefs, sur le point de savoir si on exigera pour eux les mêmes conditions que pour les aéronefs militaires. Ce qu'on peut dire, c'est qu'il n'y a qu'une chose essentielle : celui qui commande un aéronef de police ou de douane doit être commissionné. Les questions de l'uniforme et du caractère de l'équipage sont à réserver.

Pour M. Lardy, la question a plusieurs aspects et il n'est pas nécessaire d'attendre jusqu'à la discussion de la question n° 15. On pourrait dès maintenant examiner les conditions auxquelles on reconnaît qu'un aéronef est de police ou de douane. La question de l'uniforme est une question de police interne tant que ces navires aériens n'agiront que dans les limites du territoire national. Mais lorsqu'ils passeront la frontière, si on veut leur donner des facilités spéciales, il est bien certain qu'on devra exiger, pour les reconnaître, le port de l'uniforme et l'existence d'une commission du commandant. La Suisse est désintéressée dans la question, car elle n'admettra jamais sur son territoire ni les aéronefs militaires ni les aéronefs de police ou de douane; mais, si la Conférence veut reconnaître à ces derniers des privilèges spéciaux, il n'est pas douteux qu'elle devra exiger un uniforme et une commission.

M. Hennequin est du même avis, au cas où on admettrait pour ces aéronefs, en principe affectés exclusivement au service intérieur de l'Etat, la faculté de circulation internationale.

M. le comte Wodzicki (Autriche) fait remarquer qu'un uniforme est peu reconnaissable à distance. Il conviendrait de décider que les aéronefs militaires auraient le pavillon de l'Etat et les aéronefs de police ou de douane le pavillon de commerce spécial de l'Etat dans les pays qui ont un pavillon commercial distinct.

M. le capitaine Herwarth von Bittenfeld (Allemagne) est d'avis qu'il ne peut être question d'exiger que tous les aéronefs aient un pavillon; spécialement qu'à raison de difficultés techniques on ne peut imposer un pavillon aux appareils d'aviation.

Après une suspension de séance de 10 minutes, le Président informe la Commission que le Président de la 2e Commission l'a prié de soumettre aux délibérations des Délégués la question de la nationalité et la question connexe de compétence, la 2e Commission ayant besoin pour continuer ses travaux de connaître l'opinion de la première sur ces différents points qui rentrent dans les attributions exclusives de cette dernière. Il propose donc d'interrompre la discussion de la 1re question pour passer à l'examen de la 2e question.

Cette proposition est adoptée.

Deuxième Question.

L'aéronef doit-il avoir une nationalité?

Quelles règles doit-on suivre pour déterminer cette nationalité?

Le Président expose les points de vue des différents Gouvernements sur cette question d'après leurs Mémorandums. Il insiste sur les réponses spéciales données par les Gouvernements de la Grande-Bretagne (qui a fait une distinction spéciale entre les aéronefs destinés à voyager à l'étranger et ceux destinés exclusivement au territoire) et de l'Allemagne (d'après laquelle la Convention ne s'applique pas aux aéronefs sans nationalité).

M. van der Linden (Pays-Bas) propose d'écarter la question de la nationalité. Tout aéronef doit avoir un état civil, un domicile, un endroit où on peut le trouver, ce qui est nécessaire pour fixer la compétence civile et pénale. Cela est suffisant. Faut-il exiger en outre une nationalité comme pour les navires? Il est très difficile de se mettre d'accord sur la nationalité, parce que les législations des différents États exigent des conditions très diverses. Si l'on adopte le système de la liberté pour les États de fixer les conditions de la nationalité, on s'expose au risque d'une double nationalité. Un aéronef qui ne remplirait pas ces conditions ne pourrait pas naviguer. Pourquoi apporter des entraves à la liberté de la navigation aérienne?

Si les besoins du temps de paix sont assurés d'une manière complète par l'établis-

sement d'un état civil pour les aéronefs, l'intérêt de la question apparaît seulement en temps de guerre, bien que les questions du droit de la guerre soient en dehors du programme de la Conférence.

Il y a une tendance du droit international à admettre le respect de la propriété privée en temps de guerre. Or, en fixant la nationalité des aéronefs, on va les soumettre au droit de capture. De plus, à raison de ses dangers pour les belligérants, ceux-ci devront interdire la circulation au-dessus de leur territoire de tous les aéronefs, aussi bien de ceux des neutres que de ceux des belligérants. Il n'est donc pas utile de s'occuper de la nationalité des navires aériens, chaque État restant libre d'imposer la condition de nationalité, en outre de l'immatriculation, sans pouvoir obliger les autres États à agir de même.

M. Paul Fauchille est d'avis qu'il est difficile de ne pas tenir compte de la nationalité, même en ce qui concerne l'état civil.

Elle est nécessaire pour résoudre un certain nombre de questions : certains services publics peuvent être réservés aux aéronefs nationaux, des délits sont commis dans l'atmosphère à bord d'un aéronef, etc. Comment trancher ces questions en l'absence d'une nationalité?

Pour M. Renault, ce ne sont pas les conditions nécessaires pour déterminer la nationalité que l'on recherche, mais s'il y a intérêt à ce qu'il y ait une nationalité. Le Délégué des Pays-Bas reconnaît cet intérêt en temps de guerre. Mais alors il faut déterminer la nationalité dès le temps de paix. Cette distinction intéresse les neutres comme les belligérants, car les premiers peuvent vouloir écarter le passage des belligérants mais non des neutres dans leur atmosphère. La sanction du défaut de nationalité sera la suivante : les navires qui n'ont pas de nationalité peuvent être traités comme des pirates; il n'en sera pas de même pour les aéronefs. Ceux qui n'auront pas de nationalité seront sous l'empire du droit commun; ils se verront refuser le bénéfice de la Convention, en matière de douanes notamment.

M. Meili soutient le système de M. van der Linden. Pourquoi créer une nationalité quand une identification de l'aéronef suffira pour obtenir les résultats qu'on recherche? Si, pour les navires, on a jugé qu'une nationalité était nécessaire, c'est que sur mer il n'y a pas de souveraineté. Dans ces conditions, il fallait les rattacher à un État pour fixer les questions de compétence, de responsabilité, etc. Pour les aéronefs, il n'en est pas de même : on a seulement besoin de savoir de quel appareil il s'agit, sans qu'il soit nécessaire de savoir de quelle nationalité il dépend. Les questions soulevées par la guerre doivent être écartées n'étant pas de la compétence de la Conférence. Dès lors, dans les cas où pour les navires on recherche la nationalité, pour les aéronefs on s'occupera du domicile du propriétaire ou de sa nationalité, du lieu de fabrication de l'aéronef, de son port d'attache, etc.

M. Paul Fauchille constate que si l'identification doit se faire par des numéros, la nationalité est nécessaire pour coopérer à cette identification, sinon quelle série considérable ne faudrait-il pas pour distinguer tous les aéronefs du globe.

M. Hennequin rappelle que, dans la récente convention internationale sur les automobiles, on a exigé une marque de nationalité, ce qui permet l'identification, sinon cette identification est impossible. Il semble donc que les mêmes solutions s'imposent *a fortiori* en matière de circulation aérienne qui, contrairement à la navigation terrestre, n'est pas toujours volontaire.

M. van der Linden veut éviter un malentendu. Il ne s'oppose pas à la nationalité des aéronefs s'il s'agit seulement de savoir où ils sont immatriculés. Ce qu'il entend écarter, c'est la nationalité telle qu'elle est comprise pour les navires, mais il admet la libre discussion sur les conditions de l'immatriculation, qu'on s'attache à la nationalité du propriétaire ou au domicile de l'appareil.

M. Lardy reconnaît que ce que l'on veut, c'est l'identification de l'aéronef; mais, il n'est pas nécessaire d'avoir recours à la nationalité qui peut soulever un grand nombre de questions délicates, notamment des questions de souveraineté. En acceptant l'idée d'une nationalité spéciale, on risque d'engager des principes, ce que l'on a été d'accord pour éviter.

M. Renault fait remarquer que la question se pose dans les termes suivants :

Quel est l'État qui aura la responsabilité de l'aéronef? Peu importe la question de savoir à quel État il se rattachera; mais il y a un État qui sera chargé de le protéger et qui en sera responsable et il n'est pas excessif de dire que l'aéronef aura la nationalité de cet État. En disant que le domicile est suffisant, on s'écarte de la tendance du droit international, qui est de substituer la nationalité au domicile, tendance dont les Conventions de droit international privé de la Haye constituent une manifestation.

M. le marquis Maestri Molinari (Italie) dépose sur le bureau de la Commission le rapport de M. le professeur Buzzati au Touring-Club italien relatif à l'octroi de la nationalité (V. Annexe I) dont la Délégation italienne appuie les conclusions en déclarant que l'opinion commune des différents ministères de son pays est de laisser à la législation de chaque État les conditions de la nationalité.

M. Byrne déclare que, d'après son Gouvernement, la nationalité serait déterminée de la même manière que pour les navires. En outre, les mots « aéronefs privés voyageant à l'étranger », dans le 2° de la question I du Mémorandum britannique, doivent être entendus comme signifiant « aéronefs privés qui pourraient voyager à l'étranger ».

Le Président expose à son tour le sens de la réponse du Gouvernement allemand au questionnaire : l'Allemagne a dit que, seuls, les aéronefs qui ont une nationalité sont sous le régime de la Convention. Cette réponse n'aboutit pas à mettre hors la loi les aéronefs sans nationalité, mais seulement hors de la Convention, comme l'a déjà dit M. Renault. Il est évident que la possession d'une nationalité, d'après tous les Mémorandums, offre de grands avantages pour les aéronefs : il suffit de rappeler les dispositions concernant la douane et l'admission à la circulation au-dessus de territoires étrangers. Aussi peut-on avoir des raisons de croire qu'à l'avenir aucun d'eux n'entre-

prendra un voyage à l'étranger sans se procurer préalablement le bénéfice de ces avantages par l'acquisition d'une nationalité. De cette manière, le reglement proposé par l'Allemagne atteindra pratiquement le résultat recherché par les Mémorandums des autres Puissances, mais sans prêter aux difficultés qu'entraîne l'adoption d'une règle stricte n'admettant aucune exception. En outre, le Mémorandum allemand n'empêche pas les États d'exiger la possession d'une nationalité de tous les aéronefs qui veulent circuler au-dessus de leur territoire et de compléter, de cette manière, le règlement international qui n'a à sauvegarder que les intérêts internationaux.

M. Lardy constate l'accord des membres de la Commission sur ce point que tout aéronef doit pouvoir être identifié internationalement. Il n'y a donc pas de divergence sur le fond, mais sur la forme : le mot de nationalité est écarté par la Suisse parce qu'il peut entraîner certaines conséquences imprévues, mais il n'y a aucune divergence entre la Suisse et les autres États sur la nécessité d'une identification internationale des aéronefs.

M. van der Linden, au nom des Pays-Bas, se rallie aux observations de M. Lardy.

Le Président reconnaît en terminant que tous les États, à l'exception de la Suisse et des Pays-Bas, ont admis la nécessité d'une nationalité.

Il renvoie la prochaine séance au lundi 23 mai à 2 heures et demie pour la discussion de la question de savoir quel Etat est compétent pour faire enregistrer les aéronefs et pour leur délivrer le permis de navigation et le brevet d'aptitude. Un exposé de la Délégation allemande sur cette question, présenté par le Président, sera imprimé et distribué avant l'ouverture de la prochaine séance. (V. Annexe II.)

La séance est levée à 6 heures et quart.

Les Secrétaires :

Baron de Hahn,
de Zuylen,
Rey.

Le Président :

Kriege.

ANNEXES.

I

Proposition du Touring-Club italien appuyée par la Délégation italienne.

a) L'aérostat a la nationalité de l'État où il est immatriculé et ne peut avoir que celle-ci.

b) Chaque État détermine à son gré dans quelles conditions il concède l'immatriculation et, par conséquent, sa nationalité.

c) Tout aérostat, pour être immatriculé dans un État, devra ou n'avoir jamais été immatriculé auparavant, ou démontrer ne plus être immatriculé dans un autre État.

d) L'immatriculation pourra être annulée seulement dans les deux cas suivants :

1° Pour les aérostats qui ne sont plus aptes à la navigation;

2° Pour les aérostats qui veulent s'immatriculer dans un autre État et sous condition d'avoir fait instance pour obtenir cette immatriculation.

II

EXPOSÉ DE LA DÉLÉGATION ALLEMANDE

sur la question de savoir quel État devrait être reconnu compétent pour l'accomplissement des formalités visées aux articles III, IV et VI du Programme.

La Délégation allemande se permet d'attirer l'attention de la Commission sur la connexité qui paraît exister entre la question de la nationalité de l'aéronef d'une part et les articles 3, 4 et 7 du programme d'autre part. Les trois articles se rapportent à l'immatriculation de l'aéronef, au permis initial de navigation et aux conditions d'aptitude à remplir par le personnel.

Les Mémorandums qui ont été soumis à la Conférence sont unanimes pour exiger que tout aéronef ayant la nationalité d'un des États contractants doive être immatriculé, qu'il doive être pourvu d'un permis initial de navigation, et que son personnel technique doive justifier de l'aptitude aux fonctions qu'il est appelé à remplir.

Les conditions dont devra dépendre l'octroi du permis de navigation et du brevet d'aptitude n'entrent pas dans le cadre des travaux de la première Commission. Mais il y a une question qui se présente également à propos de chacun des trois articles et dont nous aurons à nous occuper : c'est la question de la compétence.

De quel pays l'aéronef doit-il être immatriculé?

Quel sera le pays qui doit lui accorder le permis de navigation?

Dans quel pays le pilote et le mécanicien d'un aéronef doivent-ils avoir obtenu leurs brevets d'aptitude?

On ne trouve pas dans tous les Mémorandums une réponse complète à cette triple question et les solutions qu'on y trouve ne s'accordent pas entre elles. Cette divergence s'explique d'ailleurs facilement, car on est amené à des résultats différents suivant que l'on considère isolément chacun des trois points dont il s'agit ou qu'on les envisage dans leur ensemble et dans leurs rapports avec le caractère national de l'aéronef.

En effet, quand on examine isolément la question de savoir où doit se faire l'immatriculation de l'aéronef, il y a beaucoup de chances pour qu'on se décide en faveur du pays où réside le propriétaire ou de celui où l'aéronef a son port d'attache.

Pareillement, en examinant, par elle seule, la question de la compétence pour le permis de navigation, on trouvera beaucoup à dire en faveur du pays de l'origine de l'aéronef. C'est là qu'on connaît le mieux le type qu'il représente; on y saura donc,

mieux que n'importe où, quelle est la méthode la plus sûre pour constater le bon fonctionnement des différentes parties du mécanisme.

En ce qui concerne enfin l'admission aux fonctions de pilote ou de mécanicien, on n'hésiterait guère, dans la même hypothèse, à s'en remettre à l'État dont le candidat est le ressortissant.

Or, supposons que l'aéronef ait son point d'attache en France, qu'il ait été construit en Allemagne et que le pilote soit un ressortissant italien. Supposons, en outre, que le propriétaire soit un ressortissant russe et que la nationalité du propriétaire soit retenue comme élément décisif pour la nationalité de l'aéronef. Dans cet exemple, qui n'a rien d'invraisemblable, il y aurait alors trois États différents dont les autorités devraient entrer en action pour que l'aéronef, qui relève d'un quatrième État, soit admis à la circulation aérienne.

Un pareil résultat est-il admissible ? Il semble plutôt qu'il serait incompatible avec le principe de la nationalité des aéronefs.

Nous allons le voir d'abord par rapport à l'immatriculation. Il paraît évident que le registre des aéronefs doit permettre de reconnaître leur nationalité qui est un élément très important de leur situation juridique. Il faudra donc, lors de l'enregistrement, établir cette nationalité. Supposé que la nationalité de l'aéronef dépende de la nationalité du propriétaire, on devra commencer par établir cette dernière, ce qui souvent n'est pas chose facile et ne peut se faire sans une connaissance approfondie de la législation du pays, de la pratique de ses autorités administratives et de la jurisprudence de ses tribunaux. Il pourrait arriver que l'autorité étrangère tenant le registre aurait, sur la nationalité du propriétaire et partant sur la nationalité de l'aéronef, une autre opinion que l'État dont il s'agit d'arborer le pavillon. Dès que l'enregistrement peut se faire dans un autre État que l'État national, la situation serait la même, que ce soit la nationalité ou le domicile du propriétaire ou un autre élément quelconque qu'on adopte pour déterminer la nationalité de l'aéronef.

Or, l'essence même du principe de la nationalité des aéronefs consiste précisément à placer les aéronefs sous la protection et le contrôle de l'État dont ils relèvent. Il va sans dire qu'on ne peut imposer à un État une clientèle dont il ne veut pas entendre parler : l'État ne pourrait se charger de la protection d'un aéronef sans avoir vérifié lui-même, dans l'exercice de sa souveraineté, les titres qu'il a à cette protection. On conclura donc que l'immatriculation de l'aéronef, acte qui présuppose la constatation de sa nationalité, ne peut être effectuée que par les autorités de l'État national de l'aéronef.

Il en est de même en ce qui concerne l'octroi du permis de navigation et des brevets d'aptitude du personnel. Le caractère national de l'aéronef engage, en quelque sorte, la responsabilité de l'État dont il relève. Cet État devra garantir l'observation par l'aéronef des stipulations internationales. *Quaeritur :* L'État peut-il assumer la responsabilité de ce qu'un dirigeable de sa nationalité observe les règles de route et de manœuvre, qu'il s'écarte, par exemple, de sa route devant les ballons libres, lorsque la navigabilité de ce dirigeable, la mesure dans laquelle il est réellement dirigeable n'a pas été constatée par l'État même, et lorsque cet État n'a pas eu l'occasion de se rendre compte, lui-même, de l'expérience et des connaissances du pilote et des mécaniciens.

Il y a plus. On a beau attribuer à un autre État les devoirs qui se rattachent à l'octroi du permis de navigation et à un troisième le devoir de cautionner l'aptitude du personnel, on n'arrivera pas à éliminer entièrement la responsabilité de l'État national pour le bon accomplissement de ces devoirs. L'État national ne saurait rester indifférent en cas d'accident causé par l'aéronef et qui aurait pu être prévenu par l'application consciencieuse des règles sur le permis et sur les conditions à remplir par le personnel. Si malheureusement, soit par suite d'un vice de construction de l'aéronef, soit par l'inexpérience du personnel, une catastrophe se produisait qui causât la perte de l'aéronef et de ses passagers, la mort et les blessures de tierces personnes ou de graves dégâts sur le sol, l'opinion publique verrait seulement que c'est un aéronef de tel et tel État et dirigerait contre cet État le blâme et le reproche. Et il ne faut pas perdre de vue que, par le fait même que l'aéronef possède le caractère national, l'amour-propre et la dignité de l'État sont engagés.

Sauf toute la confiance que méritent sans doute les autorités des autres États, l'État national aura donc un intérêt légitime à regarder de ses propres yeux et à juger par lui-même, si l'aéronef national présente toutes les garanties désirables de sécurité et si le personnel qui doit le monter possède l'aptitude à ses fonctions.

En résumé, il paraît que l'attribution aux aéronefs d'un caractère national doit nous conduire à un système de centralisation qui réunisse entre les mains de l'État national la compétence exclusive pour immatriculer l'aéronef, pour lui accorder le permis de navigation et pour délivrer les brevets d'aptitude à son pilote et à ses machinistes.

Les certificats ainsi délivrés devraient être reconnus comme valables dans tous les États. Lorsqu'un aéronef de l'État A se trouverait dans le territoire de l'État B et voudrait y effectuer une ascension, les autorités de l'État B ne pourraient donc exiger d'autre preuve de sa navigabilité que le permis émanant de l'État A. Une réserve devrait seulement être faite pour un cas qui est aussi prévu dans la Convention internationale relative à la circulation des automobiles (art. 3), à savoir, lorsqu'il est évident que les conditions dans lesquelles le certificat a été délivré ne sont plus remplies. De même, le personnel technique n'aurait qu'à produire le certificat d'aptitude délivré par les autorités de l'État A. Il ne suffirait pas, au contraire, de produire un certificat délivré par un autre État. Les brevets d'aptitude ne feraient foi que de l'aptitude pour remplir telles et telles fonctions sur un aéronef national de la puissance qui a délivré le brevet — un état de choses qui trouve d'ailleurs son analogie dans le droit maritime.

On pourrait peut-être objecter que ce système se heurterait à des difficultés pratiques.

En ce qui concerne d'abord l'immatriculation et le permis de navigation, on alléguerait l'exemple d'un aéronef construit dans un État et ayant la nationalité d'un autre.

Cependant l'immatriculation dans l'État national ne rencontrerait, dans ce cas, aucune difficulté sérieuse. Toutes les formalités à cet effet pourraient très bien être accomplies par la voie de la correspondance. Les États devraient d'ailleurs être libres de faire tenir les registres-matricules d'aéronefs non seulement par leurs autorités

intérieures, mais aussi par leurs consuls résidant dans les centres de l'industrie de l'aéronef.

Mais, que faire alors pour obtenir le permis de navigation? Sera-t-il nécessaire que l'aéronef qui, en attendant le permis, ne pourra pas prendre l'air, soit transporté par la voie terrestre dans l'État national? Ou faudra-t-il que l'État national envoie des experts dans l'Etat d'origine pour procéder sur les lieux à l'examen prescrit? Lorsqu'il s'agit d'un dirigeable qui représente un capital important, une dépense de quelques centaines de francs pour un voyage des experts de l'État national n'aura rien d'exagéré. On pourra, cependant, très bien se passer tant d'un transport de l'aéronef dans l'État national que de la délégation d'une commission d'experts dans l'Etat d'origine. En effet, rien ne devrait empêcher l'État national de délivrer le certificat en vertu d'un examen passé devant l'autorité compétente de l'Etat d'origine ou devant les experts habilités par cet Etat. Ce qui importe, c'est seulement que l'État national ne soit pas forcé de procéder ainsi; il doit conserver la faculté de prendre sa résolution suivant les circonstances.

Le système proposé n'entraînerait pas non plus des difficultés appréciables en ce qui concerne le recrutement du personnel technique. Ici encore, les États pourraient, soit d'une manière générale, soit pour un cas particulier, considérer comme suffisant l'examen passé dans un autre Etat et délivrer le brevet d'aptitude sur la foi d'un certificat constatant le résultat de cet examen. Il pourrait se faire ainsi qu'une personne, ayant passé l'examen de pilote dans un pays, obtienne en vertu du résultat favorable de cet examen des brevets d'aptitude non seulement dans ce pays mais encore dans plusieurs autres pays et soit, par conséquent, mise à même de conduire des aéronefs relevant de ces différents pays.

Il est d'ailleurs à prévoir que les grandes associations aéronautiques existant dans les différents pays et qui méritent une entière confiance concerteront entre elles — comme elles l'ont déjà fait — des règles et des méthodes uniformes qu'il faudra suivre dans les examens de navigabilité et d'aptitude, règles et méthodes dans lesquelles il sera tenu compte de toute nouvelle invention, de tout progrès de la science et de la technique de la navigation aérienne. De cette façon, on faciliterait grandement aux États la résolution de s'en remettre à un examen passé en dehors de leur juridiction.

Le système de stricte centralisation qui paraît s'imposer pour des considérations d'ordre juridique et d'ordre politique pourrait donc être adopté sans faire craindre des difficultés réelles dans la pratique.

PREMIÈRE COMMISSION.

DEUXIÈME SÉANCE.

LUNDI 23 MAI 1910 (SOIR).

Présidence de M. KRIEGE.

La séance est ouverte à 2 heures trois quarts.

Question II. (Suite.)

Le Président rappelle que dans la dernière séance on a convenu d'aborder aujourd'hui la question de compétence en ce qui concerne l'immatriculation des aéronefs, la délivrance du permis de navigation et celle du brevet d'aptitude du pilote.

La Délégation allemande a fait sur cette question un exposé qui a été distribué aux membres de la première commission. Cet exposé a pour but de mettre en lumière les avantages d'un système qui accorde à un seul et même État le droit d'immatriculer l'aéronef, de délivrer le permis de navigation et le brevet d'aptitude.

Quant à la question de savoir quel sera l'État compétent pour remplir cette triple formalité, c'est une question qui fera l'objet d'un examen ultérieur.

Le Président rappelle qu'après avoir discuté ce sujet il y aura lieu de traiter des autres questions concernant la nationalité de l'aéronef. Ces points résolus il faudra examiner la question de l'immatriculation et ensuite celle de la liberté de circulation.

Sur cette dernière question un exposé de la Délégation allemande sera imprimé et distribué avant l'ouverture de la prochaine séance. (V. l'annexe II.)

Avant d'aborder l'examen de la compétence, M. Kriege déclare que cette question intéresse si vivement son Gouvernement qu'il désire conserver toute sa liberté d'action pour défendre les vues de la Délégation allemande et croit, en conséquence, convenable de laisser la présidence à M. Renault.

Présidence de M. RENAULT.

M. Renault ouvre la discussion sur l'exposé de la Délégation allemande.

M. Cold (Danemark) appuie les propositions de la Délégation allemande et fait observer que les mêmes règles sont nécessaires pour régler la compétence en ce qui

concerne l'immatriculation, le permis de navigabilité et le brevet d'aptitude. Il ajoute qu'il faut concilier les principes de la nationalité et du domicile.

M. Van der Linden (Pays-Bas) constate que la Commission a adopté provisoirement, dans sa dernière séance, le principe de la nationalité. Dans son exposé, la Délégation allemande a tiré les conséquences de ce principe avec beaucoup de clarté et de logique. Il est évident que, si l'on pose le principe de la nationalité, on verra en découler nécessairement la responsabilité juridique et politique des États dans toute sa rigueur.

Or il estime que bien des États qui ont répondu affirmativement à la question de nationalité, et surtout les petits États, ne se sont pas rendu compte de cette conséquence. En acceptant la nationalité, on accepte la responsabilité de l'État; en rejetant la nationalité, on écarte cette responsabilité. Mais la responsabilité politique n'est pas la seule conséquence qu'entraîne le principe de la nationalité, car, en étendant aux aéronefs les règles du droit maritime, on ne sait pas où l'on va, ce qui est extrêmement dangereux pour les petits États. Enfin, si l'on accepte à la fois le principe de la nationalité et l'obligation de l'immatriculation, l'autorité compétente pour l'immatriculation devra vérifier la nationalité de l'aéronef avant de procéder à cette immatriculation. Comment faire cette vérification? La nationalité de l'aéronef sera rattachée à celle de son propriétaire, si c'est un individu, ou à l'indigénat de la direction s'il s'agit d'une société anonyme, mais alors il ne sera pas facile à un pays comme la France, par exemple, d'exiger pour la nationalité des aéronefs, ce qu'elle exige pour la nationalité de ses navires, c'est-à-dire que les officiers et la majorité de l'équipage soient ses nationaux, et cela surtout au moment de l'immatriculation.

Le Président ayant fait observer à M. Van der Linden qu'il s'écarte du débat en traitant la question de nationalité tandis que c'est la question de savoir quel est l'État compétent pour l'immatriculation, la délivrance du permis de navigation et celle du brevet d'aptitude qui seule est en discussion, la Commission, après un échange de vues entre les délégués, décide de laisser à chacun de ses membres la liberté de son exposition.

M. Van der Linden reprend le cours de ses observations en remarquant que la composition de l'équipage est une garantie beaucoup plus sûre que la nationalité du propriétaire.

De plus, s'il est possible d'établir, au moment de l'immatriculation, la nationalité du propriétaire, ou l'indigénat de la société anonyme, cette nationalité peut être perdue dans la suite sans qu'on puisse contrôler ce fait.

Il suppose par exemple un aéronef appartenant à une société anonyme, dont le siège est à Paris, et dont les actionnaires sont en majorité Français; cette société passe entre les mains d'actionnaires hollandais. Comment contrôler ce fait? La société, devenue hollandaise, continuera à avoir droit au pavillon ou à la marque nationale française et la France sera tenue à toutes les responsabilités qui en découlent, bien que l'aéronef doive obéir à des étrangers. C'est là une situation inacceptable.

D'ailleurs, sans imaginer un pareil changement parmi les actionnaires, il peut se

former à Paris une société anonyme, composée de Hollandais habitant Paris, qui aura, elle aussi, droit au pavillon français avec toutes les conséquences que comporte l'attribution de ce pavillon.

De ces exemples, il conclut qu'exiger, outre l'immatriculation, ou comme condition de l'immatriculation, la nationalité de l'aéronef, c'est donner une apparence trompeuse et même dangereuse dans certains cas. C'est pourquoi il insiste sur l'opinion qu'il avait émise à la dernière séance d'attacher à la nationalité cette seule signification que l'aéronef est immatriculé dans un État, indiqué par le certificat d'immatriculation et dont on trouve le signe sur l'aéronef, et d'écarter de la discussion toutes les questions internationales.

On évitera ainsi bien des difficultés. Si l'on écarte la règle de nationalité, on pourra admettre, comme condition d'immatriculation, que l'aéronef ait son port d'attache dans le pays où il est immatriculé.

Il est évident que ces observations s'appliquent uniquement aux aéronefs privés et non aux aéronefs publics.

M. Paul Fauchille (France) présente, au nom de la Délégation française, quelques observations sur l'exposé de la Délégation allemande, et indique, dans un exposé dont il donne lecture, le point de vue du Gouvernement français. (Voir cet exposé en Annexe I.)

M. le comte Wodzicki (Autriche), considère que l'*unitas actus* proposée par la Délégation allemande donne le maximum de garanties, et que la responsabilité de l'État national, qui effraye certains délégués, s'imposera indubitablement. L'application du système allemand donnera lieu évidemment à quelques difficultés d'application, mais il procurera en revanche de nombreux avantages. Les difficultés ne sont pas d'ailleurs insurmontables, et beaucoup d'entre elles seraient évitées par le système autrichien, d'après lequel l'immatriculation de l'aéronef doit avoir lieu dans le pays du port d'attache. Ce système aurait l'avantage d'éviter les facilités trop grandes avec lesquelles l'État national délivrerait des permis de navigation et des brevets d'aptitude à ses nationaux. Ainsi on pourra accepter la responsabilité de l'État national du fait de ses aéronefs et on évitera bien des surprises désagréables causées par une façon de procéder trop indulgente pour la délivrance des certificats.

M. Kriege, après avoir remercié les Délégués de Danemark et d'Autriche-Hongrie d'avoir appuyé la proposition allemande, répond aux objections faites par M. Van der Linden — objections d'ordre politique — et par M. Fauchille — objections d'ordre purement pratique.

Les remarques faites par M. Van der Linden aboutissent toutes à une attaque contre le principe de la responsabilité de l'État et de son droit de protéger ses sujets, principes formant la base du projet allemand. Il y aura donc lieu d'exprimer la raison d'être et la portée de ce principe.

En vue du développement rapide de la navigation aérienne qui est à prévoir et comme contrepoids à sa libre admission, point de départ des travaux de la Conférence, il faut une garantie suffisante contre les abus possibles; cette garantie ne sera fournie

que par le fait que c'est le même État qui doit, à l'égard d'un aéronef, veiller à l'application de l'ensemble des mesures prescrites dans l'intérêt de la sécurité de la navigation. Si l'on admettait un régime sous lequel ces mesures de contrôle seraient au contraire distribuées entre différents Etats, chacun d'eux mettrait sur le compte de l'un des autres États un préjudice causé par l'aéronef en question.

La responsabilité qui en résulte pour l'État sera une responsabilité en droit des gens. L'Etat devra accomplir consciencieusement les obligations qui lui sont imposées. Il devra notamment faire précéder d'un examen sérieux la délivrance du permis de navigation et du brevet d'aptitude et il exercera un contrôle pour établir, de temps en temps, si les conditions dans lesquelles les certificats ont été délivrés subsistent encore. Si l'Etat négligeait ce devoir, il s'exposerait à des réclamations diplomatiques et, d'après un principe établi du droit des gens, il serait vis-à-vis de l'Etat dont les aéronefs auraient subi des pertes par suite de cette négligence, tenu à la réparation des dommages. L'Etat ne sera, au contraire, pas responsable des dommages causés par la faute ou par la négligence des aéronautes, lesquels en seront tenus en droit privé.

La responsabilité de l'État a comme contre-partie son droit de protéger, à l'étranger, les aéronefs de son pays, tout comme il protège, dans les limites tracées par le droit des gens, les personnes et les biens de ses ressortissants qui se trouvent dans un autre Etat.

En ce qui concerne les difficultés d'ordre pratique, indiquées par M. Fauchille, elles ne semblent pas insurmontables. M. Fauchille part de l'idée que la nationalité du propriétaire doit être adoptée comme critérium de la nationalité de l'aéronef, il prend l'exemple d'un Français habitant Berlin qui achèterait un aéronef allemand et voudrait le conduire, lui-même, en qualité d'aéronaute. En ce cas, il ne dépendra que du Gouvernement français d'activer les formalités nécessaires de manière à éviter tout inconvénient. Le représentant du Gouvernement français à Berlin, ambassadeur ou consul, pourrait, en effet, être autorisé par son Gouvernement, non seulement à inscrire l'aéronef sur un registre-matricule tenu par lui, mais aussi à délivrer le certificat de navigabilité et des brevets d'aptitude. M. Fauchille a fait remarquer que l'Etat où réside le consul n'aurait pas alors une liste des appareils existant sur son territoire et qui sont la propriété d'étrangers. En dehors du remède indiqué par M. Fauchille lui-même, on pourrait parer à cet inconvénient en stipulant que le consul sera tenu de notifier à l'autorité compétente de l'Etat où il réside toute immatriculation et toute délivrance d'un certificat.

De même, l'examen qui doit précéder la délivrance du permis de navigation ou du brevet d'aptitude, ne devra pas nécessairement être effectué par l'action immédiate de l'Etat national de l'aéronef. Cet Etat pourra s'en remettre aux vérifications faites par les autorités ou les experts, habilités à cet effet, dans le pays où se trouve l'aéronef. Il ne s'y décidera évidemment que lorsqu'il aura une entière confiance dans la compétence de ces autorités ou experts et dans les méthodes suivies par eux. Sa décision sera rendue plus facile lorsque, par la collaboration des associations aéronautiques des différents pays, on aura adopté dans tous les pays un système de règles perfectionnées et à peu près analogues pour examiner les qualités de l'aéronef et des aéronautes.

Les difficultés signalées par M. Fauchille sont d'ailleurs, en grande partie, inhérentes au principe qui fait dépendre la nationalité de l'aéronef de la nationalité seule du propriétaire.

Elles disparaîtraient presque entièrement si l'on acceptait le système, intermédiaire entre le principe de la nationalité et celui du domicile, qui est proposé par l'Allemagne et qui donnerait la faculté de faire immatriculer l'aéronef dans le pays où réside le propriétaire.

Le système français tel qu'il a été exposé par M. Fauchille aurait de sérieux inconvénients. D'abord, comme il a été déjà dit dans l'exposé allemand, chaque Etat pourrait, lors de l'immatriculation, disposer de la marque nationale d'un autre Etat. M. Fauchille croit que la même difficulté existe dans le système allemand, parce que la personne reconnue pour française en France et ayant obtenu en ce pays l'immatriculation de son aéronef pourrait être considérée comme allemande par les autorités allemandes. Mais, en réalité, la situation est dans cette hypothèse entièrement différente de celle qui se présente lorsque, par exemple, une autorité française décide que telle personne possède la nationalité allemande : si les autorités françaises décident que le propriétaire de l'aéronef est Français, la question est définitivement tranchée : il *est* Français. Lorsque les autorités allemandes décident que le même individu est Allemand, il y a donc, non pas une controverse, mais un cas de nationalité double — question dont la Commission aura encore à s'occuper.

Le système proposé par M. Fauchille aurait une conséquence qui sera difficilement admise par les autres Etats. Il impliquerait en effet l'obligation pour les Etats de reconnaître tout permis et tout brevet d'aptitude, quel que soit l'Etat dont ils émanent, et cela même pour les aéronefs du pays.

Un Etat qui voudrait adopter, à l'égard de ses aéronefs, des conditions d'examen plus rigoureuses qu'elles n'existent dans un autre Etat, serait alors exposé à voir déjouer ses intentions, car les propriétaires des aéronefs nationaux et les personnes ayant besoin d'un brevet d'aptitude pour les manœuvrer seraient en mesure de se procurer les certificats là où il est plus facile de les obtenir. Il en résulterait encore un autre inconvénient : il pourrait se faire qu'un Etat se désintéressât entièrement du sort futur de l'aéronef, parce que celui-ci ne serait venu chez lui que pour obtenir les certificats et après les avoir obtenus quitterait à tout jamais son territoire. La situation serait sensiblement différente de celle établie par certaines conventions sur la navigation fluviale auxquelles M. Fauchille a fait allusion dans son exposé. Les navires affectés à cette navigation traversent, plus ou moins fréquemment, le territoire de l'Etat qui a délivré le certificat; il ne s'agit, en outre, que d'une communauté d'Etats assez restreinte.

Dans le système allemand, l'Etat ne délivrant les certificats que pour ses propres aéronefs et portant seul la responsabilité internationale à l'égard de ces aéronefs, aurait tout intérêt à rendre l'examen aussi sérieux que possible.

M. Fauchille, lui-même, ne s'est pas dissimulé les conséquences peu désirables que son système pourrait entraîner. Il veut y porter remède en donnant à la Convention que l'on se propose de faire, le caractère d'une Convention fermée. Cet expédient ne semble cependant pas admissible. L'application d'une Convention sur la navigation aérienne ne devrait pas, d'une manière définitive, être limitée aux Etats qui

sont représentés ici. On devrait, au contraire, prévoir que, lorsque les progrès de la science aéronautique permettront aux aéronefs d'étendre leurs voyages d'un continent à l'autre, la Convention, elle aussi, pourra être étendue au reste du monde. On reconnaîtrait donc à tout État le droit d'y adhérer. Si l'on subordonnait l'adhésion au consentement de la totalité des États contractants, on créerait d'ailleurs une situation assez délicate au point de vue diplomatique, parce que le refus d'accession serait une mesure très grave et qui pourrait entraîner des conséquences fâcheuses.

M. Lardy (Suisse) remercie M. Kriege de la netteté de l'exposé allemand. Les vues de ce Gouvernement se laissaient deviner dans le Mémorandum. M. Kriege a eu le mérite de les affirmer nettement en exigeant que le même État fût compétent pour immatriculer l'aéronef et délivrer le permis de navigabilité et le brevet d'aptitude et en donnant compétence pour cette triple formalité à l'État de la nationalité ou du domicile du propriétaire. Mais ce système est peu pratique, car est-ce bien l'État d'origine qui est le plus intéressé dans la question? Là est le véritable nœud du problème. Que l'on prenne l'exemple d'un Allemand, habitant Pétersbourg, qui veut acheter un aéronef en Russie et le faire immatriculer en Allemagne où le permis de navigation lui serait donné. On verrait ainsi un Allemand naviguant habituellement au-dessus du territoire russe, soumis en fait au contrôle de l'Allemagne, engageant la responsabilité de l'Allemagne : c'est là une idée erronée, et qui ne vient que de l'analogie que l'on recherche dans le droit maritime. Il y a dix ans, il est vrai, on cherchait pour la navigation aérienne des analogies dans le droit maritime, et M. Fauchille, qui dans cette matière a été un véritable précurseur, dirigeait dans ce sens ses travaux juridiques. Mais, depuis cette époque, la situation a changé : aux ballons sont venus s'ajouter les dirigeables et les aéroplanes. Est-il possible qu'un étranger habitant Paris relève de son seul pays pour l'immatriculation, le permis de navigation et le brevet d'aptitude? Que deviennent alors la sécurité et les droits du pays sur le territoire duquel il navigue avec son aéronef?

C'est une situation impossible. L'État qualifié pour être compétent pour les diverses formalités dont il est actuellement question est celui du port d'attache parce que tout aéronef a un port d'attache, un hangar où il doit relâcher pour son ravitaillement, ses réparations, etc. De plus, l'État le plus intéressé au bon fonctionnement de l'aéronef, est celui au-dessus duquel le navire aérien circule, cet État ayant le droit et le devoir de protéger la vie et les propriétés des habitants du territoire sous-jacent.

Dans l'exposé allemand on a fait observer que l'amour-propre et la dignité d'un État sont engagés en ce qui concerne leurs aéronefs. Mais, en admettant ce point de vue, quel pays voudra laisser naviguer au-dessus de son sol des appareils à propos desquels on prétend que la dignité d'un État est en jeu, et en faveur desquels il fera, au besoin, intervenir ses consuls et ses diplomates. C'est un retour en arrière. C'est l'application à tous les États du système des Capitulations, si contraire au droit moderne, qui permet l'intervention constante des ambassadeurs et des consuls en faveur de leurs nationaux. Ce système du pays d'origine est une source de conflits.

De plus, après les propositions transactionnelles de la Délégation française qui admet l'immatriculation au port d'attache et la reconnaissance du certificat dans tous

les pays, on se demande vraiment ce que vient encore faire ici la nationalité de l'aéronef.

Ce n'est plus qu'un mot et il ne faut pas s'embarquer sur un mot, vers des régions inconnues. La Commission n'a pas à s'embarrasser ici des questions de compétence civile ou pénales, qui pourraient être soulevées.

Enfin l'orateur fait remarquer que les auteurs allemands les plus récents combattent l'assimilation de la navigation aérienne à la navigation maritime et conseillent plutôt de prendre exemple sur la réglementation de la circulation des automobiles.

Pour conclure, il pense qu'il ne faut pas être absolu et qu'il vaut mieux s'en tenir simplement au principe d'immatriculation sans mention de nationalité : exception faite naturellement pour les aéronefs militaires ou pour les aéronefs des grandes sociétés internationales de transports, au sujet desquelles il y aura lieu de négocier entre les États intéressés.

En conséquence il propose le texte suivant :

Tout aéronef devra, pour être admis au bénéfice de la présente Convention, être immatriculé sur un registre officiel dans l'État sur le territoire duquel il a son port d'attache. Par port d'attache, il faut entendre la station d'où l'aéronef part et où il rentre habituellement lors de ses voyages.

Tout État contractant aura la faculté d'exiger l'immatriculation sur son registre de tout aéronef importé de l'étranger, qui, sauf le cas de force majeure, ne serait pas réexporté dans un délai de . . . . . Il en donnera avis à l'État qui avait précédemment immatriculé l'aéronef et cet État devra rayer l'immatriculation antérieure.

Demeurent réservées les Conventions relatives aux lignes concessionnées de transports aériens de voyageurs ou de marchandises, intervenues entre les États desservis par ces lignes.

M. Kriege revient sur deux points sur lesquels M. Lardy a insisté avec une certaine chaleur. M. Lardy croit que la proposition allemande équivaudrait, en quelque sorte, à une extension à tous les pays du système des Capitulations. Mais cette objection, si elle était fondée, devrait être dirigée contre le principe de la nationalité qui joue un rôle si important dans le droit international moderne. Il a été reconnu notamment par les Conférences de La Haye sur le droit international privé. D'après ce principe, l'individu porte avec lui son droit national sur le territoire étranger. Il n'y a là aucune atteinte à la souveraineté de l'État étranger. C'est pour des raisons d'ordre pratique et par égard pour l'État national que l'État étranger admettra volontiers, sur son territoire, l'application de la loi nationale de cet autre État.

En ce qui concerne la deuxième objection de M. Lardy, on peut faire remarquer que la navigation fluviale et maritime comporte un empiètement beaucoup plus considérable sur le domaine du droit du pays. On voit sur les fleuves internationaux et dans les ports de mer des navires étrangers. Ils y portent avec eux, non seulement leur pavillon national, mais — sous certains rapports au moins — leur loi nationale. C'est cette loi qui décide de la composition de l'équipage et qui — d'après les conventions et les coutumes internationales — règle la vie à bord des navires.

Au point de vue de la police, le régime proposé sauvegarde suffisamment les

intérêts de l'État où se trouve l'aéronef. Ledit État conserve, à cet égard, une liberté d'action presque illimitée. Si notamment l'aéronef ne présente plus les garanties suffisantes de sécurité, cet État pourra interdire son départ. Aucune limite n'est apportée aux mesures de police qu'il voudra prendre. Dans toutes les affaires qui touchent ses intérêts, on lui reconnaîtra, d'ailleurs, toujours la juridiction civile et pénale.

M. le colonel Schaeck (Suisse) déclare que les aéronefs sont des objets encombrants : quelle que soit leur nature, il faut des hangars pour les remiser, de la place pour les faire sortir, des usines pour les ravitailler. Chaque aéronef a donc besoin d'un port d'attache. Les autorités du pays où est situé le port d'attache ne pourront pas se désintéresser de l'aéronef; elles voudront le contrôler parce qu'il sera sur le territoire de ce pays et dans les limites de sa souveraineté.

Il ne faut pas oublier non plus que ces aéronefs sont susceptibles d'être transformés en engins de guerre, ce qui fait qu'il sera très important pour l'État du lieu de leur situation de les connaître.

D'autre part, l'aéronef devra avoir un permis de navigation; celui qui le conduira aura besoin d'un certificat d'aptitude. Le certificat d'aptitude sera donné une fois pour toutes et ne sera retiré que pour des motifs graves; le permis de navigation, au contraire, n'aura qu'une durée limitée; il devra être renouvelé. Seules les autorités de l'Etat du port d'attache pourront renouveler le permis.

De même le fisc, sans s'inquiéter de la nationalité de l'aéronef, fera payer l'impôt dans le lieu où l'aéronef sera fixé.

Toutes ces considérations constituent des raisons graves pour faire décider que l'immatriculation doit avoir lieu au port d'attache qui constitue une base stable.

Le port d'attache peut changer : par exemple, l'aéronef est vendu et transporté dans un autre pays, mais ce sera un cas exceptionnel. Qu'on suppose un aéronef venant de l'étranger; il arrivera avec un permis de navigation provisoire, et les autorités du pays du port d'attache auront à examiner si ce permis est suffisant ou s'il doit être remplacé.

Pour le brevet d'aptitude du pilote, on pourrait s'entendre pour exiger un minimum de conditions de capacité. Mais s'il n'y a pas d'accord à ce sujet dans la Convention, on pourrait admettre entre les États des équivalences de certificats d'aptitude, comme cela a lieu couramment en matière scolaire, où les Universités des différents pays reconnaissent l'équivalence des diplômes pour la collation aux étudiants des grades universitaires.

Si l'on prend la nationalité de l'aéronef comme base, on complique la question parce que la nationalité ne représente pas grand'chose, tandis que le port d'attache constitue une base sûre et solide.

M. Van der Linden répond aux observations présentées par M. Kriege qu'il n'a pas voulu nier l'obligation qui incombe à chacun des États contractants de garantir selon les règles du droit des gens l'observation consciencieuse de la Convention. Mais c'est autre chose d'accepter cette responsabilité ou de « nationaliser » les aéronefs », car l'attribution d'une nationalité à ces appareils implique une autre responsabilité dont il ne conçoit pas bien la nature. On crée ainsi, a dit M. Kriege, une

marine aérienne nationale, mais cela comporte des obligations dont l'orateur ne voit pas la limite. Pourquoi M. Kriege veut-il donner aux aéronefs une nationalité dans le sens où on a admis la nationalité pour les navires?

M. Van der Linden pense que la proposition de la Délégation suisse donne la même garantie et qu'elle produit aussi la centralisation des actes établie par la proposition allemande. Point n'est besoin pour obtenir ce résultat de mettre en jeu la nationalité et de transporter dans la navigation aérienne les principes du droit maritime.

M. Paul Fauchille veut montrer par un exemple l'intérêt de donner une nationalité aux aéronefs. Un Etat a un certain nombre de ses nationaux établis à l'étranger et propriétaires d'aéronefs. Les circonstances l'obligent à rappeler ses nationaux. Si leurs aéronefs sont immatriculés dans le pays du port d'attache, ils ne pourront emmener avec eux ces appareils, et le pays de l'immatriculation en conservera la disposition. C'est là un inconvénient grave qui mérite de retenir l'attention, si les Etats veulent constituer une flotte aérienne de réserve.

M. Byrne (Grande-Bretagne) déclare que la Délégation britannique admet le système de l'exposé allemand, d'après lequel la nationalité doit être la base de l'immatriculation. Il croit également que la même règle doit servir de guide pour la délivrance des permis de navigation et des brevets de capacité aux pilotes, mais non pas aux membres de l'équipage. Il y a cependant des cas exceptionnels qui peuvent se présenter et qu'il est nécessaire de prévoir.

Un Anglais, habitant la France, veut acheter un aéronef et l'immatriculer en Angleterre pour le faire monter par un équipage anglais dont le pilote sera muni d'un certificat de capacité délivré en Angleterre. Il devra, dans cette hypothèse, employer les bons offices de son consulat pour se procurer les certificats et brevets nécessaires. Il semble que ce cas ne présente pas de difficultés.

Mais on peut envisager une autre hypothèse. Il s'agit du sujet d'un Etat non signataire de la convention, des Etats-Unis ou du Brésil, par exemple. Si le principe de la nationalité s'applique seul, on se trouve en présence d'un cas non prévu. Il faut donc accepter le principe et prévoir en outre tous les cas exceptionnels. Or, d'après la loi anglaise, un navire ne peut être enregistré comme navire britannique que si son propriétaire est sujet britannique ou si la société à laquelle il appartient a son siège en Angleterre. On pourrait appliquer ce principe aux aéronefs : par suite, tout aéronef appartenant à une société dont le siège principal est en Angleterre ou dont le propriétaire est sujet britannique ou s'il y a plusieurs propriétaires, dont le propriétaire-directeur est sujet britannique, pourra être immatriculé en Angleterre.

M. Kriege est d'accord avec la Délégation britannique sur ces points. Au premier cas, c'est le consul qui délivrera les certificats; cela ne présente aucune difficulté.

Le second cas soulève une question délicate : il touche à l'étendue d'application de la Convention. On peut cependant y faire provisoirement une double réponse. Ou la portée de la Convention sera restreinte aux nationaux des Etats contractants, ou on l'appliquera aussi aux personnes domiciliées sur leurs territoires. Dans la

première éventualité les ressortissants des États non contractants ne jouiront d'aucuns droits selon la Convention; dans la deuxième éventualité les États contractants seront en mesure d'octroyer à chaque personne, ressortissant d'un État tant contractant que non contractant, leur marque nationale. En suivant cette dernière façon de procéder ce seront aussi les ressortissants des États non contractants qui recevront une marque nationale et bénéficieront ainsi de la Convention.

Mais la question de savoir quelle étendue on attribuera aux dispositions de la Convention n'entre pas dans la compétence d'une seule Commission, ce sera la tâche de la Conférence elle-même, qui la traitera en séance plénière.

M. Byrne voudrait voir les principes résultant de l'exposé de la Délégation allemande formulés dans une série de propositions définies sur lesquelles on pourrait voter.

Le Président répond qu'il est préférable que la discussion continue et qu'on procède à un échange de vues sur la question sans qu'il y ait lieu de la sanctionner par un vote.

M. Byrne désire ajouter un mot au sujet des observations du délégué des Pays-Bas. Il demande à M. Van der Linden quels sont les effets juridiques et politiques ayant des inconvénients pour la nationalité qu'il a eus en vue. En droit anglais, la nationalité n'a aucun effet en matière de délits ou de violation des droits des particuliers. Un Allemand qui commet un délit en Angleterre est puni comme un Anglais. Un Allemand qui cause un dommage à autrui en Angleterre est tenu de le réparer comme un Anglais. L'orateur ne voit pas les inconvénients pratiques de l'application du principe de la nationalité.

M. Van der Linden répond que, lorsqu'il s'agit de la compétence pénale des tribunaux, deux principes sont en jeu, le principe de la territorialité et celui de la nationalité. D'après le premier, tout délit commis sur le territoire est puni, quelle que soit la nationalité de l'auteur de l'infraction; d'après le second, l'État punit ses nationaux pour les délits qu'ils commettent même à l'étranger.

Quelle solution appliquera-t-on aux délits commis dans l'atmosphère à bord d'aéronefs? C'est une question à examiner, mais on ne peut rattacher la solution à la nationalité comme on l'a fait pour les navires.

Le Président est d'avis qu'il faut envisager deux hypothèses distinctes :

1° Un aéronef cause un dommage au territoire sous-jacent. Aucune question de nationalité ne se pose. Le trouble causé au territoire par le fait de l'aéronef donne compétence aux autorités de ce territoire;

2° Un crime ou un délit est commis à bord d'un aéronef monté par des personnes qui ne relèvent pas par leur nationalité de l'État sous-jacent. C'est une question délicate que celle de savoir si l'État sous-jacent est compétent par le seul fait que l'infraction a été commise dans son atmosphère. Il est certain que, dans l'ordre d'idées

où se place actuellement la Commission, si l'aéronef vient de l'étranger et a une nationalité étrangère, l'État sous-jacent n'est pas compétent parce que son ordre public n'a pas été troublé.

Il sera bon d'examiner en pratique les conséquences des idées théoriques exposées devant la Commission. Les craintes exprimées par certains délégués sont d'ordre plus théorique que pratique. Il vaudrait peut être mieux déterminer les conséquences pratiques de la nationalité pour ne pas s'effrayer du mot lui-même.

M. Paul Fauchille fait remarquer l'intérêt que peut avoir la nationalité des aéronefs pour déterminer la responsabilité résultant d'un abordage, surtout lorsque l'accident se produit en dehors de l'atmosphère de tout État, en pleine mer, par exemple.

Le Président insiste pour que la Commission s'applique à fixer des règles simples et arrive à un minimum acceptable pour tous en restant dans le domaine pratique.

M. Meili (Suisse) est de cet avis, mais s'il écarte l'idée de nationalité, c'est qu'elle entraîne des conséquences qu'on n'aperçoit pas assez nettement. M. Fauchille a parlé d'abordage. En y mêlant l'idée de nationalité, on engage une question qui peut entraîner la Conférence sur un terrain inconnu.

M. Paul Fauchille répond que les questions soulevées par les collisions sont cependant des questions essentiellement pratiques.

Le Président constate que la discussion sur les questions soulevées par l'exposé de la Délégation allemande paraît épuisée. A la prochaine séance on examinera les conditions dans lesquelles la nationalité peut être accordée.

M. Paul Fauchille présente, au nom de la Délégation française, un exposé développant les vues du Gouvernement français sur la question de la libre circulation aérienne. Il déclare que cet exposé sera imprimé et distribué (Voir l'Annexe III).

La séance est levée à 5 heures 45.

Les Secrétaires,

Baron de Hahn.
de Zuylen.
Rey.

Le Président,

L. Renault.

ANNEXES.

I.

EXPOSÉ DE LA DÉLÉGATION FRANÇAISE

en réponse à l'exposé de la Délégation allemande sur la question de savoir quel État devrait être reconnu compétent pour l'accomplissement des formalités visées aux articles III, IV et VI du programme.

La Délégation française croit utile de présenter à la 1re Commission quelques observations au sujet de l'intéressante proposition de l'Allemagne sur la question de savoir quel État doit être reconnu compétent pour l'accomplissement des formalités visées aux articles III, IV et VI du programme. Après avoir apprécié cette proposition elle essayera de justifier le système qu'elle a indiqué dans son Memorandum.

I

Résumons d'abord, en prenant un exemple concret, la proposition de la Délégation allemande.

Un Français est domicilié à Berlin, et il y achète un aéronef.

Il devra d'abord faire immatriculer son appareil à Paris. Celui-ci ne figurera donc pas sur la liste allemande bien qu'il ait son port d'attache à Berlin. Son propriétaire sera obligé de correspondre avec les autorités françaises à Paris ou de se faire inscrire sur le registre du Consulat de France à Berlin.

Il devra, en second lieu, obtenir son permis de circulation en France, bien que l'aéronef ait été construit dans un autre pays, par exemple en Allemagne. Les autorités françaises auront-elles pour cela à se transporter à Berlin? L'aéronef devra-t-il être expédié à Paris pour examen? Ce serait difficile. La vérification pourra avoir lieu dans le pays d'origine de l'appareil, et sur cette vérification le pays national délivrera le certificat. Il suffira donc d'envoyer à Paris le permis de navigation du pays d'origine que les autorités françaises pourront juger suffisant. On renverra de France à Berlin au propriétaire le permis de circulation délivré à Paris.

Le propriétaire devra enfin obtenir pour son pilote un brevet français. S'il prend à Berlin un pilote français qui aura déjà obtenu son brevet en France, tout est simple. Mais, en fait, c'est plutôt un Allemand, un national du pays où il réside, qu'il trouvera, et alors il faudra que cet Allemand, qui aura sans doute le brevet allemand, aille prendre en France un nouveau brevet. Il ne sera cependant pas nécessairement obligé de faire le voyage de Paris : un certificat allemand, envoyé à Paris, pourra suffire pour lui faire délivrer un brevet français.

Tel est le système.

Ce système est, au point de vue théorique, des plus séduisants, car il assure ce que l'on peut appeler *l'unité des actes :* tous les actes intéressant un aéronef auront lieu dans un seul et même pays.

Il offre, d'ailleurs, certains avantages :

1° L'État national, dans l'espèce la France, n'aura la responsabilité des actes de ses nationaux en matière de navigation aérienne, qu'après avoir pu vérifier par lui-même la valeur de l'aéronef et de son pilote;

2° La France aura chez elle la liste de tous les Français, en quelque pays qu'ils se trouvent, qui possèdent des aéronefs : liste aisée à consulter puisqu'elle sera unique. Et, de la sorte, il lui sera facile, si les circonstances l'exigent, de rappeler ses nationaux de l'étranger afin d'avoir à sa disposition une flotte aérienne la plus complète possible.

Mais si le système de la Délégation allemande présente des avantages, il a aussi des inconvénients :

1° Quelque facilité que puisse donner la voie de la correspondance, le système entraînera forcément des retards pour le propriétaire : il devra attendre, pour naviguer, le retour des permis et des brevets des administrations françaises; cela prendra toujours un certain temps;

2° La France n'aura sur sa liste d'immatriculation que les aéronefs des Français, en France ou à l'étranger; elle n'aura point la liste des appareils existant sur son territoire et qui sont la propriété d'étrangers. D'où une certaine difficulté pratique pour réquisitionner, dans certaines circonstances, les aéronefs que des étrangers peuvent posséder en France.

Ces inconvénients, toutefois, ne sont pas d'une telle gravité qu'ils devraient faire rejeter le système. Car : 1° Si les administrations nationales montrent quelque activité, le retard qu'éprouvera le Français à Berlin à pouvoir se servir de son appareil ne sera jamais très long; 2° Si l'on admet, comme cela paraît désirable, que les États doivent échanger leurs listes, il sera assez facile à la France de connaître les étrangers qui ont des aéronefs sur son territoire : il lui suffira d'extraire des listes des pays étrangers les noms des nationaux de ces pays, propriétaires d'appareils en France, et d'en faire pour son utilité personnelle une nomenclature séparée.

Le système allemand n'offrirait de sérieux inconvénients que dans le cas où l'État national, la France dans l'espèce, se montrerait difficile pour admettre l'équivalence du permis de navigation et du brevet d'aptitude délivrés dans le pays d'origine de l'aéronef ou du pilote, bien qu'ils satisfassent aux conditions minima exigées par la convention.

En effet, on aboutirait alors à ce double résultat que cette exigence de la France rendrait nécessaires : 1° l'examen *réel* de l'appareil en France, ce qui serait une cause de lenteurs et de frais pour le propriétaire, — ou son examen par des délégués français se rendant dans le pays du domicile de l'aéronef, dans l'espèce en Allemagne, ce qui serait fort grave puisqu'ainsi, en méconnaissance du principe de la souveraineté des États, les administrateurs d'un pays auraient à faire œuvre d'autorité dans un pays qui ne serait pas le leur : l'examen *réel* du pilote en France ou son

examen en Allemagne par des délégués français; et ici on rencontrerait les mêmes inconvénients que pour le permis de navigation, à savoir : lenteurs et frais pour le propriétaire, exercice d'une autorité nationale en pays étranger.

Pour que le système proposé par la délégation allemande ne présentât pas d'inconvénients trop graves, il faudrait donc que l'État national, dans l'espèce la France, ne pût pas refuser de faire confiance à un examen de l'appareil ou du pilote réalisé dans l'espèce par l'Allemagne, en d'autres termes que l'équivalence des examens fût *absolument obligatoire.*

La Délégation allemande peut-elle consentir à cette conséquence?

Le doute est permis, pusqu'elle déclare, dans son exposé, que l'« État national *ne doit pas être forcé* de délivrer le certificat en vertu d'un examen passé devant l'autorité compétente de l'État d'origine ou devant les experts habilités par cet État, qu'il doit conserver la faculté de prendre sa résolution *suivant les circonstances.* »

Mais, s'il en est ainsi, devant les difficultés qui surgiront pour celui qui voudra avoir un aéronef, n'arrivera-t-on pas, *dans la pratique et en fait,* avec le système allemand, aux résultats suivants :

Premier résultat. — Le Français en Allemagne achètera des aéronefs *français* de préférence à des aéronefs *allemands :* de la sorte, en effet, il recevra son appareil avec son permis de navigation, au lieu d'avoir à envoyer en France son aéronef pour qu'il subisse l'épreuve de navigabilité.

De même, et pour la même raison, l'Allemand et le Russe résidant en France achèteront des aéronefs allemands ou russes plutôt que des aéronefs français.

On aperçoit tout de suite la conséquence, assez grave pour les constructeurs d'aéronefs. Ceux-ci ne vendront plus guère d'appareils dans leur propre pays qu'à leurs co-nationaux, ils n'y auront plus de clients étrangers. L'industrie aéronautique cessera à ce point de vue d'être internationale pour devenir purement nationale.

La clientèle étrangère, qui réside ailleurs que dans le pays du constructeur, ne sera pas perdue pour cela. Rien, par exemple, n'empêchera des Allemands en Allemagne d'acheter des aéronefs en France. Mais, dans ce cas, la Délégation allemande, remarquons-le, sera obligée de faire, dans une certaine mesure, échec à son propre principe, à moins qu'elle n'exige que tout appareil acheté à l'étranger vienne dans le pays national par chemin de fer. Si elle autorise la voie des airs, il faudra bien que, pour ce premier voyage aérien, de France en Allemagne, elle donne effet à un permis de navigation qui aura été délivré en France, c'est-à-dire dans un pays autre que celui du propriétaire de l'appareil : il ne faut pas oublier que celui-ci est devenu allemand dès le jour où est intervenu le contrat de vente à un sujet allemand.

Deuxième résultat. — Le Français résidant en Allemagne s'efforcera de prendre un pilote *français* ayant déjà obtenu son brevet en France. Or, il se peut qu'il soit difficile de trouver un national pilote dans un pays étranger. L'exigence du brevet national aboutira dès lors à ce résultat qu'en fait les candidats pilotes dans un pays devront cumuler les brevets des différents pays, afin d'être tout prêts à piloter des aéronefs appartenant dans leur pays à des étrangers. Dans l'espèce, un Allemand cherchera à réunir les brevets français, russe, anglais, etc., afin de pouvoir entrer

facilement au service d'un Français, d'un Russe, d'un Anglais, etc., domicilié en Allemagne. Ne sera-ce pas rendre bien compliquée la profession de pilote ?

Une *troisième considération*, qui a son importance, mérite encore d'être relevée.

Exiger qu'un Français fasse examiner par les autorités françaises l'appareil allemand qu'il aura acheté, cela ne peut-il pas offrir des dangers pour le constructeur de l'aéronef ? Celui-ci peut avoir quelque secret de fabrication que le propriétaire de l'appareil, son pilote et son mécanicien ne seraient pas à même de découvrir, mais qui n'échapperait pas aux techniciens chargés de procéder à l'épreuve de navigation. Le constructeur allemand ne se trouvera-t-il pas exposé ainsi à perdre les bénéfices de son invention, à subir des imitations et des contrefaçons ?

II.

Le système français est, en pratique, beaucoup plus simple.

Reprenons la même hypothèse. Un Français habite Berlin, et il veut acheter un aéronef. Il l'achète en Allemagne.

Cet aéronef sera français : il portera la lettre nationale française.

Étant construit en Allemagne, il viendra en la possession de son propriétaire avec le permis de navigation qui lui aura été délivré avant sa mise en service.

Ayant son port d'attache à Berlin, au domicile de son propriétaire, c'est sur les listes allemandes qu'il sera immatriculé : le Français habitant Berlin aura vite fait de l'y faire enregistrer.

Le propriétaire cherche un pilote. Il en trouve à Berlin même. Ce sera, on le suppose, un sujet de la Russie ou un national d'un autre État contractant. Ce Russe, pilote de son métier, aura pris son brevet en Russie ou dans quelque autre pays signataire de la convention : cela suffira. Il n'est pas besoin qu'il se prépare à aller passer un examen en France ou à faire certifier par les autorités françaises l'équivalence de son brevet étranger.

Avec ce système toutes facilités sont donc accordées au propriétaire de l'aéronef. Plus de lenteurs ni de frais d'aucune sorte. Il pourra circuler sur son appareil à l'heure même où il l'aura acheté. Et, dans ces conditions, le Français domicilié en Allemagne ne fera plus aucune difficulté d'acheter des aéronefs ailleurs que dans son pays d'origine, et les pilotes pourront exercer leur profession sans avoir à se munir de brevets dans de nombreux pays.

Résulte-t-il du système français des inconvénients sérieux ?

1° Avec lui, sans doute, la France n'aura pas, sur une liste unique, l'indication de tous les Français qui possèdent des aéronefs à l'étranger. Mais rien ne lui sera plus aisé, avec l'échange des listes, qui sera sans doute déclaré obligatoire, que de composer cette liste elle-même par les extraits des listes étrangères.

Par contre, grâce à ce système, l'Allemagne aura automatiquement la liste de tous les appareils existant sur son territoire, appartenant à des étrangers comme à ses nationaux : chose précieuse en cas de réquisition ;

2° Dans son exposé, la Délégation allemande observe que, si l'administration allemande doit être chargée d'immatriculer des aéronefs appartenant à des étrangers,

il y aura pour elle des difficultés à établir la nationalité du propriétaire de l'appareil, que des divergences d'opinions peuvent exister entre l'autorité allemande et l'autorité du propriétaire sur la nationalité de ce dernier. Le propriétaire est, par exemple, un individu né en France d'un Allemand né lui-même en Allemagne et qui, domicilié en France à l'époque de sa majorité, n'a pas réclamé la nationalité allemande. Il est considéré en France comme Français, et il se considère comme tel (art. 8-4° Code civil français). L'Allemagne estime, au contraire qu'il est Allemand; dès lors, elle ne saurait admettre l'immatriculation de l'aéronef sous une marque française. De là, des difficultés.

Dans la réalité, est-ce que les mêmes difficultés n'existeront pas aussi dans le système allemand? Elles se produiront seulement à un autre moment. L'individu en question, se considérant comme Français, ira faire immatriculer son appareil en France, et cela se fera sans objection. Mais l'Allemagne, qui apprendra cette immatriculation — et elle le saura tôt ou tard, ne serait-ce que par la communication des listes françaises — ne fera-t-elle pas alors des réclamations? Ne contestera-telle pas au propriétaire de l'aéronef, qui habite l'Allemagne et y fera par suite de fréquentes ascensions le mettant en rapport avec les autorités allemandes, la nationalité française qu'il aura donnée à son aéronef?

3° L'exposé de la Délégation allemande observe que l'État national ne saurait prendre la responsabilité des actes d'un aéronef que s'il a pu être à même de vérifier la navigabilité de l'appareil et la valeur de son pilote, qu'il ne saurait donc donner l'immatriculation qu'à des appareils dont il est certain à ces deux points de vue.

La Délégation de l'Allemagne n'attribue-t-elle pas ici à l'immatriculation un caractère qu'elle n'a point en définitive? Elle semble y voir comme une garantie donnée par l'État à l'aéronef, alors que l'immatriculation n'est vraiment qu'une simple formalité administrative, une pure mesure d'ordre.

N'exagère-t-elle pas, d'autre part, la responsabilité qu'un État peut encourir à raison des actes commis par un aéronef privé? Elle affirme qu'un État pourrait être responsable de ce qu'un dirigeable, méconnaissant les règles de route, aura causé un abordage ou de ce que, par suite de l'inexpérience du personnel ou d'un vice de construction, il aura occasionné un dommage à des tiers. Est-ce bien exact? Est-ce que le navire de commerce qui en aborde un autre par suite de l'inobservation du Règlement international de route ou de la négligence de son capitaine engage la responsabilité de l'État dont il porte le pavillon? En pareil cas, le tiers lésé n'aura une action en responsabilité que contre le propriétaire de l'appareil. La deuxième Commission de la Commission de la Conférence, dans sa séance du 21 mai, a été unanime à reconnaître comme une règle allant de soi qu'un État ne peut être responsable au sujet de la délivrance d'un permis de navigabilité.

Il y a ici quelque chose d'analogue à ce qui a lieu dans la plupart des pays en matière de brevets d'invention. Un brevet délivré à un inventeur n'est pas une garantie par l'État de la valeur de l'invention, et il n'engage pas la responsabilité de celui-ci si l'invention produit quelque effet nuisible;

4° En reconnaissant au permis de navigation et au brevet de pilote pris dans un des pays contractants les mêmes effets qu'à un brevet national, le système français ne fait enfin que répondre aux idées de confiance mutuelle qu'ont l'un pour l'autre

des États siégeant à une même conférence. Et, à ce point de vue, les plus sûres garanties seraient données, si la Conférence décidait que la convention à intervenir doit être une convention *fermée*, à laquelle des autres puissances ne pourraient adhérer que du consentement des États signataires, comme le sont les Conventions de la Haye du 29 juillet 1899 (art. 60) et du 18 octobre 1907 (art. 94), sur le règlement pacifique des conflits internationaux, et la Convention de Genève du 6 juillet 1906 (art. 32), pour l'amélioration du sort des blessés et malades dans les armées en campagne. Il conviendrait de même, dans cet ordre d'idées, que la convention sur la navigation aérienne subordonnât nettement à l'accomplissement d'un examen comme condition *minima* la délivrance dans chacun des États contractants des permis de navigation et des brevets de pilote : c'est d'ailleurs dans le sens de cette solution que la 2e Commission s'est prononcée.

En faveur de la reconnaissance internationale obligatoire des permis de circulation et des brevets de pilote, on peut faire valoir un précédent qui intéresse tout particulièrement l'Allemagne et qui n'a été jusqu'ici la cause d'aucun embarras. La Convention pour la navigation du Rhin, signée à Mannheim, le 17 octobre 1868, dispose dans ses articles 15, 16, 18 et 22, que la patente de la profession de batelier et le certificat de solidité d'un bateau délivré dans un État riverain du Rhin ont effet pour la navigation sur le fleuve même vis-à-vis des autres États riverains. On trouve encore une disposition analogue dans le règlement de navigation du Pruth, du 8 février 1871 (titre Ier).

II.

EXPOSÉ DE LA DÉLÉGATION ALLEMANDE

sur le principe de l'admission de la navigation aérienne dans les limites et au-dessus d'un territoire étranger.

L'examen du principe de l'admission de la navigation aérienne dans les limites et au-dessus d'un territoire étranger est peut-être la tâche la plus importante de celles qui ont été départies à la première Commission. Il s'agit, en effet, d'une question fondamentale dont dépend l'existence même d'une navigation internationale dans les airs et par conséquent la raison d'être d'un code international concernant cette navigation.

Il conviendra d'abord de déterminer la méthode pour le travail que nous allons entamer. Nous avons le choix entre deux méthodes différentes : la méthode scientifique qui commence par examiner la question théorique de la liberté ou de la souveraineté de l'air et, après s'être décidée dans l'un ou l'autre sens, s'ingénie à déduire du principe adopté les règles auxquelles sera soumise la navigation aérienne. Il y a, d'autre part, la méthode purement pratique qui, sans se préoccuper de la question de principe, cherche à déterminer les règles concrètes qui pourront être appliquées aux aéronefs.

M. le Président de la Conférence, dans son discours magistral, à la séance d'inau-

guration, a développé les raisons qui devraient nous amener à donner la préférence à cette dernière méthode. Il n'y a pas lieu de répéter ici tout ce qu'il nous a dit, en puisant dans sa riche expérience, sur les difficultés qu'on trouve souvent à se mettre d'accord sur un principe et qui s'évanouissent dès qu'on renonce à établir le principe et s'occupe directement des résultats pratiques.

Il suffira de rappeler l'attention de la Commission sur un fait qui a été mis en lumière par M. Renault. C'est que, si l'on voulait stipuler dans une convention internationale l'adoption du principe de la liberté de l'air ou celui du domaine aérien, on ne pourrait guère se rendre compte de la portée de l'engagement souscrit. Celui-ci pourrait avoir une répercussion inattendue sur des questions qu'on n'aurait pas même considérées.

Nous devrons donc, semble-t-il, nous décider dans le sens de la seconde alternative et nous occuper uniquement du résultat qu'il est souhaitable d'atteindre, tout comme cela a été recommandé dans le rapport présenté par M. Fauchille à la récente session de l'Institut de droit international. C'est de cette manière qu'on a procédé aussi à la conférence de Berlin sur la télégraphie sans fil en 1907.

Quels sont les intérêts dont il faut tenir compte?

Il y a, d'une part, l'intérêt de la navigation aérienne, laquelle doit naturellement désirer la liberté la plus complète. Il y a, d'autre part, certains intérêts d'une autre nature que les États ne peuvent pas non plus négliger et qui pourraient être compromis par l'admission illimitée de la navigation dans les airs : ce sont les intérêts qui se rattachent à la sécurité publique ainsi qu'à la protection des habitants et de leurs biens. Il va sans dire qu'il ne peut être question, à cette conférence, que du conflit d'intérêts entre un État et les aéronefs qui relèvent d'un autre État, les rapports entre l'État et les aéronefs de son propre pays rentrant nécessairement dans le domaine exclusif de la législation intérieure.

Quelle sera la formule pour concilier les intérêts divergents?

On pourra faire de deux choses l'une :

Reconnaître en principe la liberté de la navigation aérienne internationale ou stipuler, au contraire, que cette navigation ne soit licite qu'en tant qu'elle est explicitement admise. Dans la première alternative, tout ce qui ne serait pas expressément interdit, serait réputé permis; dans la seconde, tout serait interdit qui ne serait pas expressément permis.

Il paraît que le choix entre les deux systèmes ne peut pas être difficile. Les mémorandums qui ont été soumis à la conférence nous permettent d'ailleurs d'anticiper la décision que la Commission va prendre.

Les immenses progrès réalisés dans le courant des dernières années ont déjà changé en un moyen de communication ce qui n'était naguère qu'un objet d'expériences scientifiques et un instrument de sport. Or ce nouveau moyen de communication est essentiellement international. Il y a des bornes et des barrières qui marquent les frontières nationales sur le sol; il n'y en a pas dans les airs. En enlevant à la navigation aérienne la liberté du mouvement international, on risquerait de gêner et de retarder le développement qu'on est cependant unanime à désirer dans l'intérêt général de l'humanité. Il faudrait donc adopter cette règle que la navigation aérienne est, en principe, libre.

Quelle formule doit-on alors choisir pour sauvegarder les intérêts de l'État sous-jacent ?

On ne saurait établir des règles uniformes qui seraient appliquées dans tous les États. La situation varie suivant les pays. Il faut donc laisser à chacun des États la faculté de statuer, par lui-même, sur les restrictions qu'il juge nécessaire d'imposer aux aéronefs étrangers relativement au départ et à l'atterrissage dans son territoire et à leur passage au-dessus de ce territoire. Il va de soi que, pour des considérations d'ordre humanitaire, l'État ne pourrait jamais aller jusqu'à refuser à un aéronef le séjour exigé par la nécessité. Mais il serait indispensable de limiter encore autrement l'exercice de la faculté, ménagée aux États.

Nous proposons, à cet effet, une formule qui, d'abord, garantisse les aéronefs étrangers contre toute restriction qui ne soit pas motivée par l'intérêt de la sécurité de l'État sous-jacent ou par son devoir de protéger les personnes ou les biens de ses habitants. C'est l'idée exprimée à l'article 7, alinéa 1, du nouveau projet présenté par M. Fauchille à l'Institut de droit international. Cette limitation sera utile pour prémunir la navigation aérienne contre des mesures qui équivaudraient à une prohibition.

Il paraît cependant nécessaire d'aller plus loin et d'apporter une limitation encore plus efficace à la faculté des États de restreindre la liberté des aéronefs. C'est celle-ci : Aucune restriction ne devrait être applicable aux aéronefs étrangers si elle n'était pas également appliquée aux aéronefs du pays.

En obligeant, de la sorte, les États à ne pas traiter les aéronefs étrangers sur un pied moins favorable que ceux de sa propre nationalité, nous serions sûrs que les Gouvernements réduiraient les restrictions à la mesure de ce qui est, en réalité, indispensable. On pourrait aussi compter sur l'opinion publique du pays qui n'admettrait pas que les aéronefs nationaux fussent soumis à des restrictions au delà du strict nécessaire.

La règle proposée n'a d'ailleurs rien de nouveau ; il y a toute une série de précédents. Dans la plupart des traités de commerce et de navigation on trouve, en effet, la disposition que les navires de chacune des parties contractantes jouiront dans les ports et eaux de l'autre partie du même traitement que les navires nationaux, de sorte qu'on ne saurait leur imposer une restriction sans l'appliquer aussi aux navires nationaux.

Les stipulations des traités de commerce auxquelles il vient d'être fait allusion, contiennent, cependant, en général, une exception au principe de l'assimilation aux navires nationaux des navires de l'autre des Parties contractantes : les navires étrangers ne sont ordinairement pas autorisés à se livrer au cabotage. Il serait utile de s'inspirer de cet exemple et de laisser à chacun des Etats la faculté de réserver ce qu'on pourrait qualifier de cabotage aérien, c'est-à-dire la navigation aérienne professionnelle qui ne dépasse pas son territoire.

Il y aurait lieu d'admettre encore une seconde exception : Lorsque la législation d'un État aurait soumis la navigation aérienne à des restrictions rigoureuses, chacun des autres Etats devrait être libre d'user d'un droit de rétorsion, en appliquant aux aéronefs qui relèvent de cet État un régime analogue. L'État en question ne pourrait

pas se plaindre de voir ses aéronefs trouver, à l'étranger, le même accueil qui chez lui est ménagé à tout aéronef.

En résumé, nous pensons que l'examen dont notre Commission est chargée devrait aboutir au résultat suivant :

1° Les aéronefs seront autorisés, en principe, à effectuer leur départ et leur atterrissage dans un territoire étranger et à passer au-dessus d'un territoire étranger;

2° L'État sous-jacent gardera la faculté de restreindre cette liberté de la navigation aérienne — faculté qui, cependant, sera subordonnée à une double condition :

Les restrictions devront être déterminées par l'intérêt de la sécurité de l'État ou par l'intérêt qu'il aura à protéger les personnes et les biens de ses habitants.

En outre, les aéronefs étrangers ne pourront pas être traités moins favorablement que les aéronefs du pays;

3° Il n'y aura que deux exceptions aux principes susénoncés : l'une, motivée par un droit de rétorsion; l'autre, se rapportant au cabotage aérien.

III.

EXPOSÉ DE LA DÉLÉGATION FRANÇAISE

sur la question de la libre circulation aérienne.

Il ne paraît pas à la Délégation française que la Conférence doive examiner la question de savoir si les États ont sur l'espace un droit de souveraineté parce que l'espace constitue un accessoire inséparable du sol ou si, au contraire, l'atmosphère doit, comme la haute mer, être déclarée libre, insusceptible de souveraineté.

Il existe deux motifs pour écarter cette question.

Il serait d'abord à craindre qu'on ne pût arriver à s'entendre à son sujet. Les principes qui sont à la base de chacune des deux solutions sont trop différents pour qu'on trouve une formule d'accord. Il y a là, d'ailleurs, surtout une question théorique, de métaphysique juridique, du domaine du professeur plutôt que du domaine du diplomate.

En réalité, — et c'est le second motif de l'écarter, — la question n'a pas, en fait, dans la pratique, toute l'importance qu'elle semble avoir. En effet, les partisans du principe de la souveraineté comme ceux du principe de la liberté de l'atmosphère sont d'accord pour admettre que le principe ne doit pas être absolu mais souffre un tempérament nécessaire : le droit de souveraineté de l'État territorial sur l'espace est mitigé par le droit de passage innocent reconnu aux aéronefs; le principe de la liberté de l'atmosphère est tempéré par la reconnaissance à l'État territorial, sur l'atmosphère, des droits nécessaires à sa conservation. Or, avec ces tempéraments, chacune des deux opinions conduit, pour ainsi dire sur tous les points, tout au moins en temps de paix, aux mêmes conséquences pratiques.

Mais, si pour ces raisons la Conférence ne doit point s'occuper de la nature juridique de l'espace, il est une autre difficulté qui doit la préoccuper, et qui en définitive en est indépendante : c'est celle de l'*usage* de l'espace.

Faut-il ou non, poser le principe de la liberté de la *circulation* aérienne ?

L'existence même de notre Conférence, appelée à réglementer la navigation aérienne, implique nécessairement l'examen de cette question et la solution qu'il convient de lui donner. Car on ne réglemente pas ce qui est interdit, on ne réglemente que ce qui est permis.

On peut donc admettre la formule :

La circulation aérienne est libre.

Et il n'y a pas à dire ici d'où vient cette règle. Tous les États peuvent l'accepter, quelles que soient leurs idées juridiques, qu'ils la fassent dériver du droit de passage innocent des aérostats dans l'atmosphère territoriale ou de la liberté de l'espace tempérée par le droit de conservation des États.

La formule, cependant, ne saurait être admise avec un sens absolu.

Si la circulation des aéronefs ne doit pas dépendre uniquement du bon vouloir des États sous-jacents, les aéronefs ne doivent pas avoir le droit de tout faire dans l'espace, ils doivent tenir compte des intérêts légitimes des États.

Au principe de la libre circulation aérienne, il faut donc, dans la mesure de ces intérêts, apporter une restriction. Le principe doit être diminué à un double point de vue :

1° Sécurité nationale de l'État sous-jacent;

2° Sécurité des personnes et des biens des habitants de cet État.

Mais il ne doit être diminué qu'à ce double point de vue.

Et, afin de donner certaines garanties à la navigation aérienne, de la soustraire à tout arbitraire, à toute diversité, il importe que les restrictions au principe de la liberté soient déterminées, tout au moins dans leurs lignes générales, par une entente des États. Ce doit être là l'œuvre de la Conférence. On peut en quelques mots résumer l'ensemble de ces restrictions :

1° Défense aux aérostats de circuler dans l'espace en deçà d'une certaine hauteur, déterminée par un accord des États, accord qui, du reste, pourrait être modifié au fur et à mesure des progrès de la science aéronautique. Il est, en effet, nécessaire de protéger les populations contre les indiscrétions des aéronefs et le bruit de leurs moteurs. A ce dernier point de vue, un fait curieux mérite d'être signalé : il paraît que, dans une région de la France très giboyeuse, et dont l'atmosphère est particulièrement sillonnée par les aéroplanes, le gibier, effrayé par le bruit des moteurs, a complètement disparu; les habitants lésés dans leurs droits privés, en sont naturellement fort émus;

2° Défense aux aérostats, dans un intérêt de sécurité publique ou nationale, de circuler au-dessus ou aux alentours de certains points du territoire, qu'au besoin des

marques spéciales signaleraient aux aéronautes. On peut indiquer, en particulier, les agglomérations, les forts et les ouvrages fortifiés;

3° Prohibition pour les aérostats, dans un intérêt de police, de sécurité nationale ou fiscale, de transporter certains objets déterminés, au moins sans autorisation. On doit notamment citer à ce sujet les explosifs, armes et munitions de guerre, les appareils de photographie et de radiotélégraphie, les marchandises particulièrement redoutables au point de vue douanier;

4° Droit pour l'État territorial d'exercer sur les aérostats, dans toute l'atmosphère qui le domine, un droit de police et de surveillance douanière;

5° Droit pour l'État sous-jacent d'empêcher, sans autorisation, le passage, dans l'espace au-dessus de son territoire, des aéronefs militaires et de police étrangers;

6° Droit pour l'État sous-jacent de soumettre à sa juridiction et à ses lois les actes passés à bord des aéronefs, lorsque ces actes touchent de quelque manière à son droit de conservation.

Telles sont les diverses restrictions qu'il conviendrait d'admettre au principe de la liberté de la circulation aérienne.

Mais, pour l'instant, nous n'avons pas à les prévoir d'une manière spéciale. Il nous faut seulement poser ici une formule générale qui indique la pensée directrice. Voici celle que l'on pourrait admettre:

« La circulation aérienne est libre. Il ne peut y être apporté par les États sous-jacents d'autres restrictions que celles nécessaires pour garantir leur propre sécurité et celle des personnes et des biens de leurs habitants ».

PREMIÈRE COMMISSION.

TROISIÈME SÉANCE.

MARDI 24 MAI 1910 (SOIR).

Présidence de M. KRIEGE.

La séance est ouverte à 2 heures et demie.

Question II (Suite.)

Le Président, en abordant la deuxième question du programme de la Commission, à savoir d'après quels principes la nationalité des aéronefs doit être déterminée, rappelle les difficultés de cette question, sur laquelle, en matière de droit maritime, on n'a pu obtenir une solution unanime lors de la Conférence navale de Londres.

En résumant les propositions des différents Mémorandums sur ce point, il constate que quatre Puissances se sont prononcées pour le principe pur de la nationalité du propriétaire (la Bulgarie, la France, l'Italie et le Luxembourg); deux Puissances, l'Allemagne et le Danemark, acceptent un principe, pour ainsi dire intermédiaire, en laissant à chaque État la liberté d'attribuer à l'aéronef sa nationalié d'après la nationalité ou d'après le domicile du propriétaire ou enfin d'après les deux principes; deux autres Puissances, la Grande-Bretagne et Monaco, s'en remettent sans restriction à la législation intérieure de chaque pays; enfin deux Puissances s'en tiennent à un point de vue spécial, l'Autriche-Hongrie, qui attribue aux aéronefs la nationalité de l'État sur le territoire duquel se trouve son port d'attache régulier, et la Suisse, qui donne aux aéronefs la nationalité du pays d'origine.

Le Président déclare que si l'Allemagne n'a pas établi le principe pur de la nationalité du propriétaire auquel elle a toujours adhéré, comme le montrent les discussions qui ont eu lieu à la Haye et à Londres, c'est qu'elle s'est inspirée d'un esprit de conciliation en voulant faciliter une entente avec les Puissances qui ont adopté depuis longtemps le principe du domicile du propriétaire. En suivant le projet allemand on laisse la latitude désirable à la législation intérieure; d'autre part, on restreint cette latitude en exigeant toutefois un lien étroit entre l'Etat et l'aéronef auquel il confère sa nationalité.

M. le Comte Wodzicki (Autriche) rappelle que l'Autriche et la Hongrie sont les premiers États qui aient demandé que l'aéronef soit immatriculé dans le pays où il a son port d'attache : ce pays seul est à même de contrôler si les conditions de natio-

nalité subsistent. Ce point de vue se rapproche de celui des Etats qui exigent l'immatriculation au domicile du propriétaire, mais il est plus large.

Enfin le système autrichien a le mérite de résoudre les difficultés que soulève le projet allemand sur « *l'unitas actûs* ». Ce système s'inspire des règles suivies en Hongrie, pour la navigation, et en vertu desquelles les navires de commerce sont immatriculés à leur port d'attache.

M. Renault tient à faire remarquer que l'exemple emprunté à la navigation maritime par le comte Wodzicki ne peut être appliqué à la navigation aérienne. Dans le cas d'un navire de commerce, le fait d'avoir son port d'attache en Hongrie n'influe nullement sur la nationalité du navire; il détermine seulement la circonscription dans laquelle l'immatriculation doit être faite, tandis que, lorsqu'il s'agit d'un aéronef, c'est le port d'attache qui déterminerait la nationalité du navire aérien. L'immatriculation d'un navire à son port d'attache est une question de législation interne et non une question de législation internationale.

M. Byrne (Grande-Bretagne) fait ressortir à son tour qu'en droit maritime anglais, l'immatriculation d'un navire britannique dans un port étranger n'a nullement pour effet de changer sa nationalité. L'immatriculation, en effet, ne détermine pas la nationalité.

M. Renault considère qu'en résumé le délégué autrichien admet le système allemand de l'*unitas actûs*, mais le combine avec celui du domicile en ce sens que la triple formalité requise sera accomplie dans le pays du domicile du propriétaire, lequel donnera sa nationalité à l'aéronef.

Le Président estime que, si le système du port d'attache n'est pas le même que celui du domicile du propriétaire, les différences pratiques n'apparaîtront que dans des cas assez rares, tels que le cas d'un grand seigneur ayant des aéronefs stationnés dans différents pays ou celui d'un propriétaire qui voyage de pays en pays en produisant son aéronef dans des représentations. Certes, il se pourra souvent qu'il y ait aussi des difficultés à déterminer le domicile du propriétaire; mais, en l'introduisant comme condition de l'octroi de la nationalité on aura le grand avantage de parler d'un principe dont la portée est connue, tandis que le port d'attache est un critérium nouveau au point de vue du droit des gens.

M. le Comte Wodzicki reconnaît que dans la plupart des cas le port d'attache de l'aéronef se trouvera au domicile du propriétaire; néanmoins les exceptions ne seront pas si rares. En outre les inconvénients résultant d'un changement du port d'attache ne seront pas beaucoup plus graves que ceux résultant d'un changement de domicile. De plus, on pourrait parer à cette difficulté en décidant que le port d'attache reste le même, tant que le propriétaire de l'aéronef n'a pas déclaré en changer.

M. Paul Fauchille (France) déclare qu'à son avis, pour déterminer la nationalité, il ne faut pas s'attacher au navire aérien mais à son propriétaire. En effet, l'aéronef est

un élément passif aux mains de son propriétaire : celui-ci seul est un élément actif; c'est lui ou le pilote sous ses ordres qui conduit l'appareil; par suite, c'est le propriétaire qui est responsable de la faute ou du fait du pilote et des conséquences qu'ils comportent. C'est donc la nationalité du propriétaire qui est seule intéressante à considérer; la nationalité du ballon est sans intérêt. C'est pourquoi il est hostile au système autrichien.

M. Hennequin (France) croit utile, à titre d'élément d'information dans la discussion, d'exposer la pensée du Gouvernement français dans sa réponse à la question IV relative à l'immatriculation des aéronefs. On s'est inspiré de la récente convention en matière de circulation automobile dont il croit devoir rappeler les dispositions. Ce rapprochement se justifie d'autant plus que la thèse allemande a une tendance à assimiler en partie le régime à instituer pour la navigation aérienne à celui qui a été appliqué aux automobiles.

On a décidé ceci : un étranger achète en France une automobile; il demande des pièces françaises, c'est-à-dire une carte indiquant que le véhicule est conforme aux dispositions réglementaires relatives à la sécurité publique et une autre carte établissant qu'il est apte à conduire. Avant la mise en service, sa voiture est immatriculée sous un numéro français; il peut alors circuler librement. Cette immatriculation a le caractère objectif ainsi que le permis de conduire.

Si l'automobiliste veut se rendre dans un pays étranger, il exhibe un certificat international de route constatant qu'il a été satisfait aux prescriptions des règlements du pays de l'immatriculation.

Ainsi un étranger qui possède une voiture enregistrée en France peut se faire délivrer un certificat de circulation internationale, avec lequel il aura le droit de pénétrer et de circuler dans son propre pays.

Telle est la conception de l'immatriculation en matière automobile.

Il y en a une autre, c'est celle de la nationalité et, suivant le système de la Délégation allemande, de la stricte centralisation pour la délivrance des divers certificats: en ce qui concerne les aéronefs, on y a ajouté l'idée de nationalité.

Il est à remarquer que le système de la Délégation allemande, qui déduit toutes les conséquences du principe de nationalité, et qui aboutit à la stricte centralisation pour la délivrance des divers certificats, présente cet inconvénient de sembler faire échec à la confiance réciproque des États contractants.

M. Paul Fauchille rappelle qu'il y a dans cette matière deux questions qui ne doivent pas être confondues : la question de la nationalité et celle de l'identification; la première dépend de la nationalité du propriétaire; la seconde, qui dépend de l'immatriculation de l'aéronef, ne concerne que les formalités administratives.

M. Renault observe que les renseignements donnés par M. Hennequin sur le régime auquel sont soumis les automobiles ne rentrent pas dans la question de la nationalité. Il a montré la manière pratique dont la convention sur la circulation des automobiles a organisé la délivrance des permis de circulation pour les appareils et

pour les conducteurs. Mais il s'agit ici de savoir si c'est l'autorité dont relève le propriétaire de l'appareil qui délivrera ces certificats.

Aux arguments du comte Wodzicki, il répondra que, si le port d'attache est parfois plus facile à reconnaître que le domicile, c'est surtout pour les dirigeables, qui demandent des installations considérables, peu commodes à transporter ; mais les autres appareils d'aviation n'ont besoin que du plus simple des hangars; ils peuvent en avoir beaucoup. Comment, pour ces derniers, pourra-t-on déterminer le port d'attache ?

Il ne faut pas oublier que la Conférence doit établir des règles applicables à tous les appareils d'aviation. Or, il est impossible d'appliquer le système autrichien aux aéroplanes comme aux dirigeables.

M. Cold (Danemark) déclare que c'est dans un esprit de conciliation, et en harmonie avec les vues allemandes, que la Délégation danoise a adopté en première ligne le système de la nationalité, inspiré du droit maritime, et en seconde ligne celui du domicile.

Quand il s'agit de sociétés anonymes, il faut faire des concessions, parce qu'on ne peut demander que les actions soient exclusivement aux mains des nationaux; on peut seulement exiger que la plupart des membres de la direction de la société, soit les deux tiers par exemple, possèdent l'indigénat. C'est cette règle qu'établit en principe le projet danois.

Mais est-il utile de s'attacher si étroitement aux principes de la nationalité, du domicile, du port d'attache, quand on peut toujours, pour remplir les exigences de la législation du pays, former une société anonyme, dont la direction soit composée d'actionnaires possédant l'indigénat ou domiciliés dans le pays, ou encore dont le siège soit au lieu où se trouve le port d'attache ou le hangar de l'aéronef.

Il lui semble qu'il serait préférable de se décider pour l'adoption d'un principe en harmonie avec le principe de la nationalité si l'on ne peut pas démontrer que ce principe comporte des conséquences qui entraînent de grands inconvénients. Il lui semble que ce n'est pas le cas, à raison de ce que le propriétaire peut toujours transférer son aéronef à une société par actions, dont la direction remplirait les conditions exigées, et qui serait donc nationale.

M. le colonel Schaeck (Suisse) déclare que son Gouvernement serait disposé à accepter une proposition intermédiaire entre la nationalité et le domicile : tout dépend de la manière dont elle serait formulée. La discussion l'amène à penser que la nationalité ne joue pas un grand rôle dans la question. L'aéronef est immatriculé dans un pays déterminé; c'est là qu'on peut le trouver et lui délivrer les certificats nécessaires. A-t-on alors besoin de faire intervenir l'idée de nationalité? En la supprimant, on simplifierait la question.

Si l'immatriculation est faite par les autorités du port d'attache, celles-ci donnent le permis de navigation. Au début de la navigation de l'aéronef, ce seront les autorités du pays de sa construction qui lui délivreront le permis pour qu'il puisse se rendre au pays où il aura son port d'attache; là, s'il y a lieu à revision, les autorités de ce pays donneront un nouveau permis. Si l'aéronef, dans sa navigation, traverse la frontière et qu'il ait des avaries dans un autre pays, les autorités de ce pays qui

l'examineront voudront lui donner un nouveau permis avant de le laisser repartir. Il y aura ainsi toute une série de certificats qui seront successivement délivrés.

Pour le brevet d'aptitude, au contraire, il sera donné une fois pour toutes, et si l'État qui l'a délivré au pilote présente des garanties, ce brevet sera reconnu partout.

On aurait tort de faire trop de rapprochements entre la navigation aérienne et la navigation maritime. Elles comportent des différences graves :

1° Avec un aéronef on peut arriver au cœur du pays; avec un navire on n'arrive qu'à la périphérie et par une voie ouverte à tous;

2° Le navire qui voyage peut s'éloigner de son pays d'origine pendant plusieurs mois; l'aéronef ne peut rester dans l'air qu'un temps limité, jusqu'ici très court.

Il suffit donc de s'occuper du point où l'aéronef sera immatriculé, où on pourra le trouver : c'est à son port d'attache, qu'il s'agisse de ballons ou d'appareils d'aviation. La seule question importante est celle de savoir à quel pays on pourra adresser des réclamations au cas où la responsabilité de l'État serait engagée; c'est à l'Etat du port d'attache.

Le Président fait observer que la Suisse, dans ses réponses aux questions II et IV du programme de la Conférence, a nommé le pays d'origine comme critérium décisif pour la nationalité de l'aéronef. Il demande ce qu'il faut entendre par le pays d'origine.

M. le colonel Schaeck répond que c'est le pays dans lequel se trouve le port d'attache de l'aéronef.

M. Hennequin considère qu'il y a une étroite connexité entre les questions II et IV du programme qui rend impossible de les étudier séparément. Il rappelle l'idée qui a inspiré le Gouvernement français dans sa réponse au questionnaire. La France n'a pas admis la centralisation stricte du système allemand : elle a superposé la nationalité à l'immatriculation en permettant à un Allemand, possédant un aéronef en France, de le faire immatriculer en France tout en conservant à l'aéronef la nationalité de son propriétaire. Pour ce qui concerne la constatation de cette nationalité, la France est disposée à accepter les déclarations des autorités consulaires ou diplomatiques. Il croit utile de rappeler encore les dispositions de la convention récente sur les automobiles, dont on pourrait tirer parti, cette convention ayant prévu le système d'une marque récognitive pour identifier les voitures : à cette marque distinctive on ajoute ici la marque de nationalité.

M. Van der Linden (Pays-Bas) déclare que sa préoccupation, en cette matière, était que la question de nationalité n'était pas définie et que l'acceptation de la nationalité pourrait entraîner la responsabilité de l'État. On pourrait arriver à une entente : si les conséquences de la nationalité étaient précisées, ses préoccupations disparaîtraient. Ce n'est pas le mot même qui l'effraie, mais tout ce qu'il renferme d'imprévu. Si on arrive à préciser la responsabilité de l'État et à s'entendre sur ce point, il n'aurait plus d'objection à faire à l'idée de nationalité.

M. Paul Fauchille est heureux de constater que les déclarations du délégué des Pays-Bas permettent d'espérer que l'on arrivera à une entente. Par l'idée de nationalité, il ne s'agit pas tant d'attribuer une nationalité à l'aéronef que de permettre de savoir qu'un aéronef qu'on aperçoit dans les airs appartient au national de tel pays.

M. Byrne expose, sur cette question de la nationalité, les principes suivants, qui sont ceux de la Délégation britannique :

La nationalité d'un aéronef doit être celle de son propriétaire.

L'immatriculation de tout aéronef doit se faire dans le pays d'où le propriétaire relève.

Chaque pays décidera des conditions dans lesquelles la nationalité sera conférée à un aéronef appartenant à un particulier.

Pour décider cette question, on se conformera, dans la mesure du possible, aux règles déjà établies pour les navires.

Il faut aussi prévoir des cas exceptionnels, par exemple le cas d'un national résidant à l'étranger, et pourvoir à leur solution.

Le Président croit interpréter la pensée du Délégué britannique en disant que la Grande-Bretagne admet en principe le système de la nationalité, sauf certaines exceptions qui touchent au principe du domicile.

M. Byrne confirme cette interprétation. Pour les nationaux résidant à l'étranger, ils devront s'adresser à leurs consuls pour se procurer les permis et certificats. Reprenant l'exemple qu'il a donné dans la séance précédente, il suppose un Anglais habitant la France qui achète un aéronef à Paris et veut qu'il soit anglais et que le pilote ait un brevet anglais : il s'adressera au consul britannique à Paris pour exécuter sa volonté. Mais il reconnaît qu'on ne peut priver le pays où se trouve l'aéronef d'avoir des vues particulières sur l'immatriculation des aéronefs.

Il estime que son pays ne peut pas empêcher un Anglais habitant Paris d'être propriétaire d'un aéronef français, si la loi française le permet. Il en résulte que cet Anglais résidant en France aura le choix : s'il s'adresse à son consul, son aéronef sera anglais; s'il laisse de côté la voie consulaire pour s'adresser aux autorités locales, l'aéronef sera français.

M. Renault pense qu'il est nécessaire d'examiner avec précision ces hypothèses. D'après M. Byrne, un Anglais qui habite Paris et y achète un aéronef aura le choix entre les nationalités qu'il lui attribuera.

1er cas. — L'Anglais veut avoir un aéronef de nationalité anglaise. Dans ce cas, il obtient en France, des autorités françaises, un permis de navigation et un brevet d'aptitude et il s'adresse à son consul qui, en visant ces pièces, leur donne la valeur de certificats anglais. C'est l'application de la règle admise par la Délégation britannique que la nationalité de l'aéronef est déterminée par la nationalité du propriétaire, avec des facilités pratiques pour permettre aux nationaux résidant à l'étranger d'avoir des aéronefs de leur nationalité.

2me *cas.* — L'Anglais veut avoir un aéronef français. M. Byrne dit qu'il ne dépend que de lui qu'il en soit ainsi, en s'adressant aux autorités locales sans faire viser par son consul les certificats délivrés. Mais il fait remarquer que l'option pour la nationalité française de l'aéronef ne dépendra pas, dans ce cas, du propriétaire seul. On peut se demander si le gouvernement français permettra qu'un aéronef ait la nationalité française lorsqu'il appartiendra à un étranger résidant sur son territoire.

Il y a deux points de vue à considérer.

La Grande-Bretagne permettra-t-elle que l'aéronef possédé par un de ses nationaux n'ait pas la nationalité anglaise? M. Byrne a déclaré que oui. Il en résulte que la Grande-Bretagne admet pour ses nationaux, en résidence à l'étranger, la possibilité de donner aux aéronefs qu'ils possèdent la nationalité du domicile des propriétaires.

Mais si l'Anglais veut avoir un aéronef de nationalité française, la France permettra-t-elle cette option et autorisera-t-elle les étrangers à avoir des aéronefs français par cela seul qu'ils résident en France et demandent les certificats et brevets aux autorités françaises? C'est une question qui ne dépend que du gouvernement français. La nationalité du domicile ne peut donc être conférée aux aéronefs appartenant à des étrangers que si l'Etat de ce domicile le permet.

Sur une question du Président, M. le baron Berget (Monaco) déclare qu'il se rallie à ces conclusions.

M. Renault croit nécessaire de bien préciser le système de la Délégation britannique. Pour compléter l'exposé de ce système, il faut prendre l'hypothèse inverse.

Un Français habite Londres et achète un aéronef. La Grande-Bretagne lui laisse-t-elle la même option qu'elle laisse à ses nationaux résidant à l'étranger?

M. Byrne répond que oui.

M. Renault en conclut qu'un Français habitant Londres peut avoir un aéronef français par l'intermédiaire du consul de France.

M. Byrne répond que c'est en effet son opinion.

Mais, demande M. Renault, si ce Français veut donner à son aéronef la nationalité anglaise, le pourra-t-il?

D'après M. Byrne, la Grande-Bretagne ne le permettra pas. Elle permet au Français résidant sur son territoire de donner la nationalité française à son aéronef en s'adressant aux autorités consulaires françaises.

M. Renault demande, au cas où la France permettrait de donner la nationalité française à un aéronef appartenant à un Anglais établi à Paris, si, par réciprocité, la Grande-Bretagne permettrait au Français établi à Londres d'avoir un aéronef de nationalité anglaise.

M. Byrne répond que la question serait à considérer le cas échéant.

M. Renault constate que le critérium pour établir la nationalité des aéronefs varie : pour certaines Puissances, c'est exclusivement à la nationalité du propriétaire qu'il faut s'attacher. C'est un système simple parce que la solution est invariable, quel que soit le lieu où le propriétaire se trouve. Un système plus compliqué est celui qui s'appuie suivant le cas sur la nationalité ou sur le domicile du propriétaire. Le système de la Délégation britannique aboutit à des conclusions plus complexes encore, car, si son système est complet en ce qui concerne les Anglais qui résident à l'étranger, il est incomplet relativement aux étrangers établis en Angleterre.

M. de Klercker (Suède) demande s'il résulte de ces débats que l'on renverra aux législations internes, en laissant à l'intéressé le choix entre les différentes législations dans les limites où elles lui seront applicables.

Le Président rappelle que d'après les vues des Gouvernements de Danemark et d'Allemagne, soutenus par la Grande-Bretagne et Monaco, l'État a le choix entre la nationalité et le domicile du propriétaire. On se trouve donc en présence des systèmes suivants :

1° La *nationalité* pure et simple, ayant pour effet d'attribuer la nationalité d'un aéronef exclusivement aux nationaux de l'État;

2° Le *domicile* en vertu duquel l'État ne conférera sa nationalité à un aéronef que si le propriétaire est domicilié sur son territoire;

3° La *combinaison de la nationalité et du domicile* qui fera accorder la nationalité de l'État aux aéronefs appartenant à des nationaux de cet État et à des individus domiciliés sur son territoire.

M. de Klercker constate que l'on fait un renvoi aux législations internes mais internationalement limitées. Mais, au cas de divergences entre ces législations, il demande si l'on accordera au propriétaire le choix entre les législations qui lui permettront cette option.

Le Président répond que le propriétaire aura, en effet, ce choix dans les limites indiquées par M. de Klercker. Un Anglais habitant Paris pourra faire attribuer la nationalité française à son aéronef si la France accorde sa nationalité aux aéronefs appartenant à des individus domiciliés sur son territoire aussi bien qu'à ses nationaux. Si la France refuse et ne veut appliquer que le système de la nationalité, le propriétaire anglais ne pourra donner à son aéronef que la nationalité anglaise.

Le Président passe ensuite à la première des trois questions supplémentaires dont il avait parlé et qu'il avait formulée ainsi :

Un aéronef peut-il avoir la nationalité de plusieurs États?

Il émet l'avis que l'opinion sous-entendue de tous les Mémorandums est qu'un aéronef ne puisse avoir qu'une seule nationalité. L'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, le Danemark, l'Italie (Ministère de la Guerre) le disent expressément, mais les autres

Puissances qui ont adopté le principe de la nationalité ne seront pas d'un autre avis. En effet, personne n'éprouve le besoin d'évoquer une analogie avec la situation des individus connus sous le nom de sujets mixtes.

M. van der Linden demande ce qu'il faut décider quand la nationalité du propriétaire est perdue. Devra-t-on admettre que l'aéronef aura néanmoins conservé cette nationalité? Qui contrôlera la perte de la nationalité et comment contrôler ce fait?

Le Président répond que dans ce cas l'aéronef n'a plus de nationalité. Un Français, par exemple, habite l'Angleterre et son aéronef porte une marque française. Il vient à perdre sa nationalité; la marque française devient sans valeur et l'Angleterre ne la reconnaît plus. Il peut alors faire attribuer à son aéronef une marque anglaise si on admet le principe du domicile, ou celle de sa nouvelle nationalité s'il en a acquis une.

M. le colonel Schaeck trouve la question de nationalité superflue. L'aéronef, d'après lui, doit être immatriculé au port d'attache et reçoit une marque constatant qu'il a été enregistré et qu'on lui a délivré les certificats nécessaires. Si l'immatriculation est donnée à un national, l'aéronef se trouvera porter la marque de la nationalité de son propriétaire; si elle est donnée à un étranger, cette marque se trouvera être celle du port d'attache. Mais il est dangereux de parler de la nationalité qui peut soulever certaines questions graves, notamment en matière de mobilisation, car les aéronefs nationaux seront soumis au recrutement comme les individus.

M. le baron Malcomes (Hongrie) demande des explications sur les propositions de M. Hennequin. Il voit dans ces propositions la question divisée, car M. Hennequin a parlé de la compétence pour l'immatriculation, le permis de navigation et les brevets d'aptitude, et il a voulu que l'État où stationne l'aéronef, soit compétent sous ce rapport. L'autre partie de la question, c'est la nationalité de l'aéronef qui dépendrait de celle du propriétaire. En d'autres termes, il y aura deux nationalités : 1° la nationalité visible (la marque nationale), et 2° la nationalité invisible, idéale, qui dépendra de la nationalité du propriétaire.

M. Hennequin répond qu'il n'a fait aucune proposition et que sa communication a eu simplement pour objet de permettre à la Commission d'examiner si elle ne pourrait pas tirer parti de ce qui a été fait dans la Convention sur les automobiles.

Le Président passe à la deuxième question supplémentaire qu'il a posée :

Comment déterminer la nationalité de l'aéronef, s'il appartient à plusieurs propriétaires?

Cette question est tranchée par deux Mémorandums, ceux de l'Allemagne et du Danemark. Il s'agit du cas où l'aéronef appartiendrait à plusieurs propriétaires. Pour ce cas, le projet danois exige que l'aéronef, s'il aspire à la nationalité d'un Etat, remplisse pour les deux titres de sa propriété les conditions de nationalité de cet

État. Le projet allemand se contente de n'exiger cette condition qu'en ce qui concerne la moitié au moins de la part des copropriétaires. L'idée générale semble être la même. On veut réserver à l'État le droit de ne donner sa nationalité à un aéronef que si celui-ci remplit pour une partie importante de sa valeur réelle les conditions formant la base de l'octroi de la nationalité de cet État. Il semble peu important que l'on s'en tienne à l'un ou l'autre chiffre. C'est une question de détail à fixer dans la rédaction.

M. Cold est de cet avis.

Le Président constate l'accord de la Commission sur la nécessité qu'un certain nombre des copropriétaires aient la nationalité de l'État qui conférera sa marque à l'aéronef, sauf à fixer ce nombre ultérieurement.

Il passe à la troisième question supplémentaire ainsi formulée :

Quelle est la nationalité de l'aéronef appartenant à une société?

Deux Mémorandums, celui du Danemark et celui de l'Allemagne, se sont occupés de cette question.

D'après le projet danois, ce serait pour chaque forme de société toujours la situation juridique des membres de la direction qui fixerait le caractère national de l'aéronef. Celui-ci, ajoute le Président, ne peut avoir la nationalité de tel ou tel État, — s'il a bien compris le Mémorandum danois —, que si les deux tiers des membres de la direction de la société à laquelle appartient l'aéronef ont la nationalité de cet État, ou sont domiciliés dans cet État. Cette proposition soulève une objection : avec elle, la nationalité des aéronefs ne serait pas établie d'une manière suffisamment stable. Les membres de la direction peuvent changer sans changer en rien le véritable caractère de la société. On ne voit pas bien pourquoi un tel changement devrait priver la société de la nationalité qu'elle possédait jusqu'ici.

Le Mémorandum allemand envisage la question tant au point de vue de la nationalité que par rapport au domicile et propose une solution pour chacun de ces points de vue. En ce qui concerne le domicile, on dirait que toutes les sociétés qui peuvent acquérir des droits de société sous leur raison sociale — sociétés en nom collectif, sociétés en commandite, sociétés anonymes et par actions sont censées avoir leur domicile au lieu où elles ont leur siège principal. Seulement, il faudra songer aussi aux personnes juridiques existant dans certains pays sans être des sociétés — des fondations scientifiques, par exemple, — et qui pourraient acquérir un aéronef.

Au point de vue du principe de la nationalité, le Mémorandum allemand propose que les personnes morales et les sociétés anonymes soient censées avoir la nationalité de l'État dans le territoire duquel elles ont leur siège et que, en conséquence, les aéronefs appartenant à ces personnes morales et sociétés anonymes aient la nationalité de cet État.

Cette proposition du Gouvernement allemand est conforme, d'après le Président,

à un principe général du droit, d'après lequel les personnes morales et les sociétés anonymes doivent être considérées comme des individualités nouvelles indépendantes de leurs membres, c'est-à-dire comme des nationaux de l'État où elles ont leur siège, tandis que les autres sociétés ne possèdent pas une nationalité spéciale, leur nationalité se déterminant d'après la nationalité de leurs membres.

Cependant il serait peut-être utile de restreindre la règle proposée par le Gouvernement allemand. Évidemment les cas les plus importants sont ceux où il s'agit de sociétés anonymes et de sociétés par actions. Un règlement à l'égard des aréonefs appartenant à d'autres sociétés ne semble guère être nécessaire. En outre, un règlement pour les autres sociétés conduirait à des résultats différents suivant la législation intérieure des différents pays relative à ces sociétés.

Il serait donc préférable de laisser de côté les autres catégories de sociétés et de ne s'occuper que des sociétés anonymes et des sociétés par actions.

M. Cold déclare que, par esprit de conciliation, il ne soulèvera aucune difficulté sur cette question.

Le Président constate qu'on se trouve alors en présence d'une seule proposition : l'aéronef appartenant à une société anonyme ou par actions aura la nationalité de l'Etat dans lequel la société a son siège social.

M. le marquis Maestri-Molinari (Italie) propose de substituer le siège principal au siège social.

M. Renault insiste pour qu'on ne parle que du siège social, le siège principal n'ayant pas la même fixité : en effet, une société peut avoir plusieurs succursales importantes qu'on pourrait opposer au siège social, d'où certaines difficultés. Une société n'ayant qu'un siège social, c'est du siège social seul qu'il peut être question.

M. le marquis Maestri-Molinari, reconnaissant la justesse de ces observations, retire sa proposition.

M. Meili (Suisse) demande pourquoi on ne s'occupe que des sociétés anonymes ou par actions; l'on paraît oublier les autres espèces de sociétés, notamment les sociétés en nom collectif.

M. Renault répond que cet oubli est volontaire. En ce qui concerne les propriétaires d'aéronefs, lorsqu'il s'agit d'individus ou de sociétés par actions, on peut arriver à des solutions pratiques; c'est pourquoi on s'en est occupé.

Pour les sociétés en nom collectif, des difficultés graves pourraient être soulevées : certains États reconnaissent à ces sociétés la personnalité morale, d'autres la leur refusent. On ne peut discuter cette grave question à l'occasion des aéronefs. D'ailleurs, le rapport mentionnera expressément les motifs de l'abstention de la Commission sur les sociétés en nom collectif.

M. Meili, en se déclarant satisfait de ces explications, est complètement d'accord avec M. Renault pour garder le silence sur les sociétés en nom collectif.

Le Président constate que la discussion ouverte sur la question II du programme est terminée.

La Commission devra donc, dans sa prochaine séance, passer à l'étude de la question IV.

La séance est levée à 5 heures 45.

Le Président,
Kriege.

Les Secrétaires,
Baron de Hahn.
de Zuylen.
Rey.

PREMIÈRE COMMISSION.

QUATRIÈME SÉANCE.

VENDREDI 27 MAI 1910 (SOIR).

Présidence de M. KRIEGE.

La séance est ouverte à trois heures.

Question IV.

L'aéronef doit-il être immatriculé dans son pays d'origine et dans quelles conditions?

Convient-il de publier et d'échanger entre États une liste officielle des aéronefs?

Le Président, en abordant la quatrième question du programme, celle de l'immatriculation, constate qu'il n'y a pas de doute sur le principe qu'une immatriculation des aéronefs devrait avoir lieu.

Quant aux conditions dont l'immatriculation dépendra, il s'agit, outre la compétence de l'État enregistrant sur laquelle la Commission a discuté dans une précédente séance de la question de savoir si l'immatriculation doit être précédée de la constatation de la navigabilité de l'aéronef. Ce sont surtout les Mémorandums de l'Allemagne, de l'Autriche-Hongrie, de la Grande-Bretagne et de l'Italie (Ministre des Travaux publics) qui exigent expressément que l'État fasse dépendre l'immatriculation de la délivrance du permis de navigation.

Le Président se prononce personnellement pour ce système; car sans permis préalable l'aéronef ne pourrait être mis en circulation et l'État qui l'aurait immatriculé courrait le risque de voir figurer sur ses registres un aéronef auquel il ne serait pas en mesure, peut-être, de conférer plus tard le permis de navigation.

M. le Colonel Schaeck (Suisse) est d'avis que, au contraire, l'immatriculation de l'aéronef devrait être indépendante de la délivrance du permis de navigation. Car, très souvent l'aéronef restera dans son hangar pendant un temps considérable avant d'être mis en circulation. Dans ce cas il faudra que l'immatriculation précède la délivrance du permis.

M. le capitaine Richard (France) rappelle que le permis de navigation n'est exigible que des aéronefs privés. Or, il est possible que les aéronefs en magasin soient destinés à servir d'aéronefs publics. L'immatriculation devrait donc être indépendante du permis de navigation.

M. Hennequin (France) constate le lien intime qui existe entre l'immatriculation et l'octroi du permis de navigation. On ne construira pas des aéronefs sans vouloir les mettre en circulation. C'est pourquoi on devra, avant d'immatriculer l'aéronef, examiner s'il est en état de circuler. On n'a d'ailleurs qu'à rappeler ce qui se passe pour les navires. Là aussi l'immatriculation est précédée d'essais de navigabilité.

M. Paul Fauchille (France) pense que la question revient à savoir si l'État ne peut accepter l'immatriculation d'un aéronef que sur la présentation du permis de navigation. Il y a là une question de législation intérieure dont la convention n'a pas à s'occuper. Peu importe que l'immatriculation ne soit donnée qu'après le permis de navigation ou qu'elle le soit avant.

M. Renault est d'avis que c'est là une question de pure forme. Au point de vue international, l'aéronef doit être immatriculé et avoir un permis de navigation; peu importe l'ordre dans lequel ces formalités seront accomplies. Il paraît naturel que le permis de navigation soit délivré avant l'immatriculation, mais l'État sera libre de remplir ces formalités dans l'ordre qui lui plaira. La seule chose essentielle, c'est qu'un aéronef ne puisse circuler au point de vue international que lorsqu'il sera muni des deux pièces. Il y a là seulement une formule de rédaction à trouver.

M. Hennequin se réfère au régime applicable aux automobiles. Ces véhicules sont examinés au point de vue de leur aptitude à circuler avant que la marque nationale leur soit donnée. On exige même comme condition que le propriétaire ait manifesté l'intention de mettre en circulation sa voiture.

Le Président constate que tout le monde veut la combinaison étroite des deux formalités et qu'il ne s'agit que de trouver une formule exacte.

Il passe ensuite à la question de savoir ce que doit comprendre l'acte d'immatriculation: en d'autres termes, quels sont les faits sur lesquels doit porter cet acte.

Les Mémorandums qui donnent une réponse à cette question — allemand, danois et russe — exigent d'abord une description de l'aéronef. Comme éléments de cette description, le Mémorandum danois énumère: nom, domicile, lieu de fabrication, espèce, construction, dimensions et volume de l'aéronef, et le Mémorandum russe: caractère public ou privé, nom ou numéro, système (dirigeable ou non, souple, fixe, monoplan, biplan, triplan, hélicoptère, etc.), nombre des machines avec leurs accessoires, avec indication de leur force motrice et enfin chiffre exact de la capacité en mètres cubes.

En second lieu, les trois Mémorandums mentionnés exigent l'indication du nom du propriétaire auquel il faut ajouter, d'après le Mémorandum allemand, sa nationalité et son domicile, et, d'après le Mémorandum danois, seulement son domicile.

Outre ces deux éléments, le Mémorandum danois propose d'inscrire les droits acquis par rapport à l'aéronef, et la date de la demande d'enregistrement ainsi que la date de ce dernier.

Le Mémorandum russe propose enfin d'ajouter en outre le nom du pilote responsable et le lieu où se trouve le hangar de l'aéronef.

Il semble que la Commission admettra sans difficulté que l'immatriculation devra contenir une description de l'aéronef et l'indication du nom et du domicile du propriétaire. La fixation des détails devrait être renvoyée à la décision du Comité d'examen.

Cette proposition est acceptée.

Le Président ouvre alors la discussion sur la proposition danoise, d'après laquelle il faudrait inscrire sur le registre matricule les droits acquis par rapport à l'aéronef. Il fait remarquer que, d'après son avis, on serait engagé par une telle disposition dans des questions délicates de droit privé que l'on a jusqu'ici laissé de côté pour des raisons sérieuses.

M. Cold (Danemark) rappelle que ce système est celui du droit maritime d'où le Mémorandum danois l'a simplement transporté dans le droit aérien. Si l'on veut enregistrer le nom et le domicile du propriétaire, il paraît nécessaire d'enregistrer également les droits acquis, parce que ces droits ont beaucoup de rapport avec la propriété.

M. Byrne (Grande-Bretagne) appuie la proposition danoise. Au cours des travaux préparatoires qui ont eu lieu en Grande-Bretagne, on a discuté cette question; cela prouve de nouveau qu'il y a là une analogie avec le droit maritime que la Commission ne saurait écarter. La Délégation britannique se prononce donc pour la mention de ces droits acquis dans l'immatriculation. Mais le projet danois ne contient pas la mention de la date de la fabrication et du type de machines et du nombre de chevaux, ce qui semble important à la Grande-Bretagne.

M. Renault est d'avis qu'il ne faut pas poser des règles dont la portée dépasse le développement réel de la navigation aérienne. Est-il pour le moment utile d'envisager l'hypothèse de droits de gage ou d'hypothèque constitués sur des aéronefs?

Sans doute, avec le développement de la navigation aérienne, il se peut que dans certains pays la législation reconnaisse la constitution d'hypothèques sur des aéronefs. Alors il sera raisonnable que ces hypothèques soient reconnues dans les autres pays. Dans ce cas l'immatriculation et le certificat d'immatriculation qui sera délivré au propriétaire mentionneront l'hypothèque afin qu'en cas de vente de l'aéronef on ne puisse dissimuler ce droit réel. Mais il faut laisser cette tâche aux Conférences ultérieures. Pour le moment, c'est une question délicate qui n'est pas mûre.

M. Cold fait remarquer que, cependant, au cas de droits acquis, la propriété ne devra pas avoir la portée absolue qu'on lui attribuera d'après les mentions du certificat d'immatriculation dans l'ignorance où l'on sera des droits acquis qui la limitent.

M. Renault répond qu'au moment de l'immatriculation il n'y aura probablement qu'assez rarement des droits réels sur l'aéronef; ce n'est qu'après l'immatriculation que celui qui aura des droits de cette nature devra les faire inscrire sur l'aéronef. Il s'agit, dans le système danois, de toute une institution de droit privé qui dépasse de beaucoup le programme pratique de la Conférence actuelle.

M. Meili (Suisse) appuie les observations de M. Renault. L'Angleterre croit qu'il y a une analogie complète entre les aéronefs et les navires. Si l'on veut transporter dans le droit aérien toutes les prescriptions du droit maritime, on obligera les États à modifier leur législation civile. Il croit également que le programme de la Conférence doit être plus modeste.

Le Président se rallie à l'opinion émise par M. Renault. Il fait remarquer en outre que, comme ce point ne figurait pas au programme de la Conférence, il serait probablement difficile de s'entendre pour le moment sur une solution.

M. Cold déclare retirer la proposition danoise.

Le Président remercie M. Cold de cette attitude conciliante. Il passe ensuite à la proposition du Mémorandum russe d'après laquelle il faudrait inscrire le nom du pilote responsable. Il déclare que, selon son avis, une telle disposition entraînerait une aggravation considérable et inutile pour les propriétaires. On devrait tenir compte des cas probablement assez nombreux de grandes entreprises de navigation aérienne. Faudrait-il inscrire pour chaque aéronef tous les membres de l'équipage qui seront destinés à servir tantôt sur un aéronef, tantôt sur un autre? De plus, ne faudrait-il pas procéder toujours à une nouvelle inscription, si, ce qui arrivera bien souvent, un des agents est remplacé par un autre? Cela prêterait à des difficultés auxquelles on ne devrait pas exposer le propriétaire. Les intérêts visés par la proposition russe seront suffisamment sauvegardés par les dispositions sur les brevets d'aptitude. L'inscription du nom du pilote ne peut être d'aucune importance s'il est possible d'identifier le propriétaire en vertu de l'immatriculation.

M. le général Eichholtz (Russie) déclare que son Gouvernement n'a pas envisagé la question sous un aspect aussi vaste que le Président l'a fait tout à l'heure. C'est de l'état modeste de la situation actuelle que part la proposition russe qui, d'ailleurs s'appuie sur l'exemple de ce qui se fait en matière d'automobiles, où le nom des pilotes est inscrit dans les certificats de route. Et puis c'est l'intérêt militaire qui y est engagé; car l'autorité militaire voudra être en mesure de connaître à chaque moment en temps de mobilisation — surtout à la veille d'une guerre — les personnes auxquelles elle pourra recourir comme pilotes d'aéronefs.

Il déclare cependant être disposé à tenir compte de l'observation du Président que l'on pourra se passer de la mention du nom du pilote parce que le brevet d'aptitude, dont le pilote devra être muni, la remplacera suffisamment.

Le Président pose ensuite la question de savoir, si, l'immatriculation faite, un certificat constatant cette immatriculation doit être délivré. Il expose que, quoique

tous les Mémorandums ne donnent pas expressément une réponse affirmative, on peut déduire de l'ensemble des propositions de la plupart des Mémorandums qu'aucune des Puissances ne s'opposerait à ce que la délivrance d'un tel certificat fût prescrite.

La Commission approuve cette proposition.

On discute le point de savoir si la question du dédommagement des particuliers pour les pertes causées par l'atterrissage des aéronefs, et qui a fait l'objet d'une note spéciale présentée par la Délégation de la Grande-Bretagne, doit être examinée par la première Commission, soit immédiatement, soit lors de la délibération sur l'admission de la circulation aérienne, ou si, au contraire, la question rentre plutôt dans le programme de la deuxième Commission, comme le soutient M. Lardy, président de cette Commission.

La Commission décide de renvoyer cette question à la deuxième Commission.

M. Renault insiste sur l'importance de la question soulevée par la Délégation britannique et conseille aux membres de la deuxième Commission d'examiner de bien près la proposition relative au dédommagement avant de se prononcer sur ce point.

M. Lardy (Suisse) attire l'attention de la Commission sur ce que le Comité d'examen qui sera chargé de fixer les détails des mentions à insérer dans l'acte d'immatriculation devra éviter qu'on ne fasse à la fois cette insertion dans le registre-matricule, dans le certificat d'immatriculation et, enfin, dans le permis de navigation.

Le Président répond que le Comité d'examen se préoccupera d'éviter les doubles inscriptions. Il passe ensuite à la deuxième partie de la question IV relative au point de savoir s'il convient de publier et d'échanger entre les États une liste officielle des aéronefs.

Il expose que dans la majorité des Mémorandums cette question a été décidée par l'affirmative, une réponse négative n'étant donnée que par le Mémorandum de l'Allemagne, de la Suisse et de l'Italie (Ministre de l'Intérieur).

Quant au point de vue de la Délégation allemande, il observe que celle-ci ne peut accepter complètement les motifs de la solution donnee dans la plupart des Mémorandums.

D'abord les listes ne pourraient fournir des indications suffisamment précises parce que le nombre des aéronefs changera probablement fréquemment. La mesure proposée manquerait ainsi, en quelque sorte, son but d'information, ce dont on ne peut méconnaître l'importance.

Sans doute, il y a des cas où la connaissance d'un aéronef, de son propriétaire et de son pilote peut être d'un grand intérêt pour un État. Mais cet intérêt serait suffisamment sauvegardé par la proposition allemande, d'après laquelle tout Etat contractant sera tenu de nommer le propriétaire et le pilote d'un aéronef de sa nationalité, lorsqu'il en sera requis par un autre État contractant ayant un intérêt légitime à les connaître.

Du reste la question ne semble pas d'une importance très grande, et la Délégation

allemande ne s'opposera pas absolument à un échange des listes si cet échange est exigé par la majorité des Puissances.

Il voudrait cependant faire remarquer que l'échange des listes n'enlèverait pas tout intérêt à la proposition allemande qui fait une obligation pour l'État de nommer, le cas échéant, le propriétaire et le pilote. Il en serait ainsi principalement au cas d'un dommage causé par l'aéronef. On a reconnu la marque nationale de l'aéronef, mais pour pouvoir l'identifier il faut que l'État national soit obligé de nommer toutes les circonstances importantes, et cela même si l'échange des listes est déclaré obligatoire.

M. le comte Wodzicki (Autriche) rappelle que le Mémorandum autrichien demandait que tous les États s'entendissent pour faire l'échange des listes d'immatriculation; toutefois, si certaines garanties étaient accordées, la Délégation autrichienne n'hésiterait pas à se rallier à l'opinion allemande sans insister sur l'échange des listes.

Aucun des délégués ne demandant la parole sur la question de l'échange des listes, le Président constate que la majorité des délégués se tient au point de vue exposé dans les Mémorandums, c'est-à-dire à l'obligation pour les États de faire l'échange des listes en y joignant, probablement, le texte de la proposition allemande concernant les renseignements sur la demande d'un intéressé.

M. Renault tient à faire quelques réserves à ce sujet. Si l'on admet l'échange des listes, la proposition allemande paraît avoir moins d'intérêt. En effet, si on n'échange pas les listes, il y a intérêt à être renseigné sur les aéronefs et à permettre à un État de requérir l'État national d'un aéronef de lui nommer le propriétaire et le pilote. Mais avec l'échange des listes, en est-il de même? Le Président a dit que la proposition allemande ne faisait pas double emploi avec l'échange des listes et que les deux systèmes pouvaient se cumuler. Dans ce cas, il faudra supposer que l'échange des listes a été insuffisant pour renseigner l'État intéressé sur un aéronef. Le gouvernement de l'État requis devra alors donner les renseignements qui lui seront demandés, mais sans exiger qu'on justifie d'un intérêt pour demander ces renseignements; une pareille exigence pourrait être considérée comme vexatoire.

M. le général Eichholtz pose la question de savoir si les renseignements, qui pourraient être demandés sur les nom, volume, etc., des aéronefs, pourraient s'appliquer aussi aux aéronefs militaires?

Le Président répond qu'il ne saurait en être ainsi. Pareils renseignements auraient pour grave inconvénient de trahir les secrets de la mobilisation. Cette question sera, d'ailleurs, reprise avec l'examen du n° XV du questionnaire.

M. Hennequin constate que, dans ce cas, les listes ne comprendront donc que les aéronefs privés.

Le Président confirme cette observation.

La séance est suspendue pendant 15 minutes à 4 heures.

En rouvrant la séance, le Président prononce les paroles suivantes :

Messieurs,

Avant de commencer nos travaux, j'éprouve le besoin de vous rappeler le terrible accident dont la marine française vient d'être victime. Je suis sûr d'avoir l'assentiment de vous tous si je dis que cet accident nous a touchés tous au fond du cœur et si j'exprime notre profonde sympathie pour les braves marins qui, fidèles à leur devoir, ont subi un sort si affreux dans l'Océan.

Je serai reconnaissant à Monsieur le Président de la Conférence, que je vois parmi nous, de bien vouloir être auprès du Gouvernement de la République l'interprète des sentiments qui nous animent en présence de ce deuil cruel.

M. Renault remercie le Président des marques de sympathie que les délégués des Gouvernements étrangers veulent bien donner à la France en présence de la catastrophe terrible qui met en deuil la marine française.

Il transmettra au Gouvernement de la République les sentiments exprimés d'une manière si éloquente par le premier Délégué allemand et il assure les membres de la Conférence que le Gouvernement français y sera particulièrement sensible.

Le Président dit qu'on arrive maintenant à la question de la libre circulation aérienne, c'est-à-dire à la question de savoir si, en principe, la navigation aérienne doit être admise dans les limites et au-dessus d'un territoire étranger.

La Commission a sous les yeux deux exposés sur cette question, présentés par la Délégation française et par la Délégation allemande. Il a un vif plaisir à constater que les deux exposés sont d'accord sur les points essentiels de cette question fondamentale. D'une part, tous les deux consacrent en principe la liberté de la navigation aérienne; d'autre part, ils apportent également à ce principe la restriction générale suivante: les États sous-jacents ont le droit de prendre les mesures nécessaires pour garantir leur propre sécurité et celle des personnes et des biens de leurs habitants.

L'exposé allemand propose de limiter ce droit de restriction par la clause qu'aucune restriction ne devrait être applicable aux aéronefs étrangers si elle n'était pas également appliquée aux aéronefs du pays. A ce qu'il semble, l'exposé français part du même ordre d'idées. En effet, l'acceptation de cette proposition paraît être une garantie désirable pour que les Gouvernements n'établissent que des restrictions en réalité nécessaires.

Quant à la question de savoir quelles seraient en détail les restrictions qu'un Etat aurait le droit d'établir, l'exposé français en donne quelques exemples sans, toutefois, proposer de les insérer comme tels dans la Convention.

Le Président pense qu'il ne serait pas bien utile d'entrer ici dans une discussion sur ces exemples qui, sans doute, serviront beaucoup pour mettre en lumière la portée de la question, mais qui pourraient faire naître quelques doutes.

Le numéro trois de l'exposé français, concernant la défense pour les aéronefs de transporter certains objets déterminés, n'entrerait pas dans le cadre des questions dont l'examen incombe à la Commission.

Le numéro six, concernant la juridiction, aborde une question qui, sans

doute, exige une solution, mais qui n'est pas comprise au programme et dont l'examen aboutirait à des discussions pour lesquelles, probablement, les délégués ne seraient pas munis d'instructions de leurs Gouvernements. La proposition de défendre aux aéronefs la circulation dans l'espace en deçà d'une certaine hauteur et au-dessus ou aux alentours de certains points du territoire signalés par des marques spéciales prêterait, probablement, à de grandes difficultés d'ordre technique et entraînerait des frais bien considérables.

D'autre part, il semble acceptable, comme le propose le numéro quatre de l'exposé français, de réserver à l'État territorial le droit d'exercer sur les aéronefs, dans toute l'atmosphère qui le domine, un droit de police et de surveillance douanière. Quoique ce droit de l'État soit incontestable, il serait utile, en effet, d'établir dans la Convention une disposition expresse à cet égard. Il en est de même de la proposition de donner à l'État sous-jacent le droit d'empêcher, sans autorisation, le passage, dans l'espace au-dessus de son territoire, des aéronefs étrangers militaires et de police.

M. Paul Fauchille est heureux de constater l'accord des Délégations allemande et française sur la question de la liberté de la navigation aérienne. Cette liberté est souhaitable parce qu'elle favorisera grandement l'expansion de l'aéronautique. Toutefois, au principe de liberté, il y a des restrictions indispensables à apporter, qui découlent de la nécessité pour l'État de sauvegarder sa sécurité, ainsi que la vie et les biens de ses habitants.

Malgré ces réserves, il est nécessaire d'affirmer le principe de la liberté de la navigation aérienne, pour qu'en cas de doute, ce soit la liberté qui prévale.

En ce qui concerne les exceptions à faire à la règle, la Délégation française estime qu'il convient de les définir autant que possible. La Délégation allemande croit au contraire que, la nécessité des restrictions reconnues, il faut laisser à chaque État la faculté de statuer par lui-même sur celles qu'il juge nécessaire d'imposer aux aéronefs étrangers.

Ce système ouvre la porte à l'arbitraire et permet de retirer d'une main ce qu'on donne de l'autre. Les restrictions au principe de liberté doivent être déterminées par un accord international.

Le Président reconnaît qu'il serait désirable de réglementer le droit d'établir des restrictions. Mais c'est aller bien vite de l'avant. Pour limiter le droit de restreindre la navigation aérienne, il faut énumérer les différentes hypothèses d'une manière à la fois précise et complète. L'État se verrait ainsi privé de la faculté de poursuivre le développement de la circulation aérienne et ses propres intérêts. C'est pourquoi la Délégation allemande s'est bornée à poser le principe. Aux craintes exprimées par M. Fauchille sur la possibilité d'annihiler de cette façon la liberté de la circulation aérienne, on peut répondre que le projet allemand y pare. Les restrictions en effet devront être motivées par les exigences de la sécurité de l'État ou de ses habitants; et, en outre, ces restrictions devront être générales, c'est-à-dire s'appliquer aussi bien aux nationaux qu'aux étrangers. On ne peut supposer qu'un État soit assez déraisonnable pour créer des exceptions injustifiées, dont le premier effet serait de paralyser le développement de sa propre flotte aérienne.

M. le lieutenant-colonel Mac Donogh (Grande-Bretagne) développe le point de vue britannique et combat la thèse des Délégations allemande et française dans un exposé dont il donne lecture (V. cet exposé en Annexe).

M. van der Linden (Pays-Bas) partage l'avis de la Délégation britannique sur le danger d'établir en cette matière des principes généraux.

Les délégués allemands et français ont, semble-t-il, pris à rebours le mot de Talleyrand qui disait : « J'accepte le principe mais je le repousse en détail. »

Ils écartent les principes en général, mais ils les acceptent dans des cas particuliers. C'est ainsi qu'après avoir refusé de proclamer la liberté de l'air, ils affirment la liberté de la navigation aérienne. Ce principe est dangereux à inscrire dans une Convention internationale : il peut entraîner des conséquences aussi dangereuses qu'imprévues. Il est évident qu'il ne peut être accepté sans restrictions; restrictions que les délégués de l'Allemagne et de la France font reposer sur les intérêts supérieurs de la sécurité de l'État ou de ses habitants. Mais quelle sera la signification donnée à ces termes? Les exceptions devront-elles être entendues *stricto sensu* ou *lato sensu*? Résulteront-elles de règlements de police ou de mesures législatives? Il semble bien que ce soit cette dernière interprétation qu'il convienne de leur donner. Mais, dans ce cas, ces restrictions pourraient avoir pour conséquence de détruire le principe de liberté. La réponse que vient de faire la Délégation britannique en est un exemple frappant, puisqu'à son avis, le fait de passer au-dessus d'une propriété privée anglaise constitue une atteinte au droit de propriété : c'est la négation de la liberté de navigation.

D'un autre côté, si les restrictions ne peuvent se baser que sur les exigences de la sécurité de l'État ou de ses ressortissants, il y aura bien des dispositions par lesquelles la liberté de la navigation serait restreinte et qui seraient, par cela même, défendues. Par exemple, il y a dans la législation pénale beaucoup de dispositions qui ne regardent ni la sécurité de l'État, ni l'intérêt des personnes et des biens. Mais il est évident qu'il est inadmissible que l'État territorial ne soit pas souverain dans tous ces cas.

Pour sortir de ces difficultés, on pourrait admettre la proposition allemande d'après laquelle les restrictions doivent être générales, c'est-à-dire s'appliquer aussi bien aux nationaux qu'aux étrangers.

Enfin, pour éviter la difficulté qui ressort du droit anglais sur la propriété de l'air au-dessus du domaine privé, on devrait décider que l'exercice des droits des particuliers ne pourra apporter aucune entrave à la navigation aérienne.

M. Renault constate qu'il est difficile de répondre point par point à la Délégation britannique, sans avoir le texte de ses observations, mais il émet des doutes sur la valeur de sa thèse. Appliquer à la navigation aérienne les règles de la courtoisie internationale lui paraît insuffisant; c'est presque un anachronisme au moment où l'empire de la *comitas gentium* fait place de plus en plus à la notion de droit. Les Conférences de droit international privé de La Haye l'ont encore démontré récemment en écartant absolument l'idée de courtoisie. De plus, c'est un système tout à fait insuffisant. Dire aux aéronautes qu'ils ne possèdent aucun droit, mais qu'ils ne s'inquiètent pourtant pas de cette situation, en raison de la bienveillance et des

égards qu'on sera toujours heureux de leur montrer, c'est donner à ceux-ci des garanties peu sérieuses. Si, comme l'affirme la Délégation britannique, l'intérêt des particuliers peut s'opposer au passage des aéronefs au-dessus des propriétés privées, on pourra décider avec la même raison que l'intérêt du public s'oppose à ce que ceux-ci naviguent au-dessus des voies publiques : c'est la négation de la liberté de circulation aérienne. La Conférence est réunie pour réglementer la navigation aérienne. Tous les délégués admettent que les aéronefs peuvent aller d'un pays à un autre, et il n'est pas excessif de considérer ce fait comme normal. Que l'État accepte cette situation par tolérance ou comme un droit, on laisse de côté cette question théorique : on part du fait de la circulation internationale, et c'est un fait qui ne peut être discuté.

Qu'on fasse certaines réserves en faveur des droits indispensables de l'État sous-jacent, tout le monde l'admet.

En introduisant dans son exposé le système de la courtoisie, la Délégation britannique a fait ce qu'elle engageait la Conférence à ne pas faire. Elle a posé des principes absolus : l'absence de tout droit en matière de circulation aérienne. Ce serait là un principe fâcheux à inscrire en tête d'une Convention internationale, que la circulation internationale n'existe pas en droit, qu'on ne la reconnaît pas comme un fait normal. Il faut espérer que lorsqu'on en arrivera à la rédaction, la Délégation britannique ne s'en tiendra pas à ses formules excessives pour l'admission des étrangers.

M. le lieutenant-colonel Mac-Donogh répond qu'il ne veut pas formuler des principes qui ne soient pas d'accord avec la loi anglaise. C'est pourquoi la Délégation britannique a cru devoir présenter les deux propositions contenues dans son exposé.

Le Président pense comme M. Renault que la formule proposée par la Délégation britannique ne comporte pas une obligation pour l'État, ce qui est cependant le point décisif. Si l'on veut faire une convention, il faut faire une distinction entre le *droit* et la *courtoisie;* le but d'une convention internationale est celui de créer des règles de droit pour les relations des États, mais non de fixer un régime de courtoisie réciproque, qui n'a pas besoin de convention.

M. le baron Malcomes (Hongrie) fait remarquer que le délégué britannique a parlé de restrictions à faire en cas de guerre, alors que l'objet des travaux de la Conférence est expressément limité au temps de paix. Il demande qu'on écarte ce point de vue pour faciliter la discussion.

Le Président reconnaît que la Convention ne doit pas viser le temps de guerre, c'est-à-dire la situation de l'atmosphère au-dessus d'un territoire qui serait le théâtre d'une guerre.

M. le lieutenant-colonel Mac-Donogh fait observer qu'il ne s'agit pas seulement de se préoccuper du temps de guerre. A la veille d'une guerre il faudrait apporter des restrictions à la circulation des aéronefs. Le projet allemand dans son

article 12 prévoit lui-même des restrictions dans l'intérêt de la sécurité de l'État qui peuvent s'appliquer à cette hypothèse.

Le Président estime que c'est une question de rédaction. Il s'agira de trouver une formule qui ne vise que ce cas.

M. le général Eichholtz appuie les observations de la Délégation britannique en ce qui concerne la faculté pour l'État de prendre des mesures extraordinaires en vue d'une guerre. Il faut avoir en vue qu'outre la mobilisation générale il y a des mobilisations partielles et préparatoires. Ainsi, en cas de tension diplomatique, un aéronef militaire prendra son service avant la déclaration de guerre. La faculté de prendre de telles mesures doit, à son avis, être réservée à l'État. En cas de guerre, le Président a dit que les États belligérants feraient tout ce qu'ils voudraient au-dessus de leur territoire. Mais n'y aurait-il pas à établir des règles spéciales pour le droit d'asile et le ravitaillement des aéronefs militaires en territoire neutre? Ce sont des questions très importantes.

Le Président reconnaît l'importance des questions soulevées par le Délégué de Russie, mais pour le moment il serait difficile de s'occuper des règles de la guerre, les Délégations n'ayant pas d'instructions pour ce cas. Ce sera, probablement, la tâche de Conférences futures d'édicter des règles pour la navigation aérienne en temps de guerre.

M. le comte Wodzicki estime que les craintes exprimées par les Délégations de Grande-Bretagne et de Russie sont exagérées. Les propositions allemandes et françaises reconnaissent à l'État le droit de prendre les mesures nécessaires à sa sécurité; cela comprend les mesures extraordinaires que commanderait le cas de guerre.

M. Lardy demande que l'on ajourne la suite de la discussion sur ce point jusqu'à ce que le texte de l'exposé de la Délégation britannique ait été imprimé et distribué.

Le Président consent à ce que l'on réserve à la prochaine séance la discussion des propositions britanniques. Il pense, néanmoins, utile de continuer la discussion Cela contribuera beaucoup à mettre en lumière les différents points de vue qui ont été développés sur la question.

M. Lardy demande à exposer le point de vue du Gouvernement suisse. L'admission de principes théoriques relatifs à la navigation aérienne ne figurait pas au programme de la Conférence. Le Président de la Conférence l'avait rappelé dans son discours à la séance d'ouverture. L'Allemagne et la France le reconnaissent dans leurs deux communications. L'exposé de la Délégation allemande reconnaît très nettement dans ses prémisses qu'il faut écarter la question de principe sur la liberté ou la souveraineté de l'air; il conclut cependant que *l'air est libre*. L'exposé de la Délégation française donne à son tour deux motifs pour écarter le même principe en insistant sur les dangers qu'il y aurait à se prononcer sur le principe et il conclut

également : *la circulation aérienne est libre*. Il semble cependant qu'on était dans le vrai en décidant de ne pas poser de principes parce qu'on n'en peut prévoir dès maintenant les conséquences. C'est ce que M. van der Linden a mis en évidence pour le droit pénal.

Il y a une différence fondamentale entre la mer et l'air : le fond de la mer n'appartient à personne; aucun État n'y peut prétendre exercer de souveraineté.

La surface de la terre au-dessus de laquelle est l'atmosphère est au contraire divisée en un certain nombre de souverainetés, qui ont le droit et le devoir de faire respecter leur situation militaire ou fiscale, leur juridiction civile ou pénale, les droits et les intérêts des habitants. Il serait donc dangereux d'engager l'avenir en posant des principes. Il est préférable de ne pas plus affirmer le principe de la souveraineté de l'État sur l'espace aérien que celui de la liberté de l'air. Il suffit de poser des règles pour la circulation des aéronefs comme on l'a fait à Berlin dans la Conférence sur la radiotélégraphie. La Délégation suisse a reçu des instructions formelles de son Gouvernement de ne pas prendre d'engagement sur la question de principe. Au lieu de poser le principe que la circulation aérienne est libre, on devrait se contenter des stipulations insérées, en fait, dans la Convention; chacun saurait ce qu'il signe. S'il fallait absolument prendre position sur la question de principe, la Suisse, comme sans doute beaucoup d'autres Gouvernements représentés ici, devrait réserver le principe de la souveraineté.

M. Paul Fauchille croit que M. Lardy fait une confusion en accusant l'Allemagne et la France d'avoir posé des principes. Les deux Délégations ont écarté aussi bien l'idée de souveraineté sur le domaine aérien que celle de la liberté de l'air, c'est-à-dire les idées qui ont un caractère théorique; elles se sont exclusivement occupées de l'*usage* de l'espace et non de la *nature* de l'espace. C'est une question essentiellement pratique que celle du droit pour les aéronefs de circuler d'un pays dans un autre.

Le Président appuie les observations de M. Paul Fauchille. Il constate que les conséquences que comporte le système développé dans l'exposé de la Délégation britannique ne sont pas imaginaires : si les tribunaux de chaque État peuvent dire que c'est le droit civil qui interdit aux aéronefs de passer au-dessus des propriétés privées, c'est la suppression de la liberté de circulation dans les airs. Après l'exposé de la Délégation britannique il est indispensable de poser cette question.

Quant aux objections de la Délégation hollandaise, elles portaient sur ce point qu'en n'apportant à la liberté de la circulation aérienne que des restrictions édictées seulement dans l'intérêt de la sûreté de l'État ou de la sécurité de ses habitants, il pourrait se produire des crimes ou des délits dans l'atmosphère qui échapperaient à toute répression. On peut y répondre que si l'État est obligé d'admettre la navigation des aéronefs étrangers au-dessus de son territoire, il faudra seulement régler la législation et les règlements intérieurs de telle manière que la circulation aérienne régulière ne soit pas empêchée; mais on n'est jamais tenu d'y laisser la liberté de commettre des crimes ou des délits.

M. van der Linden est d'avis que cette libre circulation n'est pas garantie par les

propositions allemande et française parce que la législation interne peut donner aux particuliers le droit d'interdire la circulation aérienne au-dessus de leurs propriétés. Mais il faut admettre que si l'on proclame la règle que la circulation aérienne est libre, c'est que chaque État s'engage à ne pas laisser sa législation interne violer cette règle. L'État a la libre faculté d'édicter des mesures de police comme de réglementer la circulation aérienne par sa législation interne, mais il ne faut pas, en définitive, qu'en dehors de ces nécessités la circulation aérienne soit limitée. Dans les deux exposés des Délégations allemande et française on trouve la règle que la législation interne n'a pas *une pleine liberté de restreindre la circulation*, mais que les mesures de police doivent être restreintes dans les limites indiquées.

M. Meili pense qu'en laissant de côté le principe de la circulation aérienne, on pourrait dire :

La circulation aérienne est subordonnée aux règlements que les États trouvent nécessaires pour garantir leur propre sécurité et celle des personnes et des biens de leurs habitants.

Le Président fait observer que, pour faciliter la discussion, l'exposé de la Délégation britannique sera imprimé et distribué.

La séance est levée à 6 heures.

Les Secrétaires,
Baron de Hahn.
de Zuylen
Rey.

Le *Président,*
Kriege.

ANNEXE.

EXPOSÉ DE LA DÉLÉGATION BRITANNIQUE

sur le principe de l'admission de la navigation aérienne dans les limites et au-dessus d'un territoire étranger.

La Délégation britannique a pris en considération de la manière la plus attentive le Mémorandum communiqué par la Délégation allemande à ce sujet, mais, tout en se déclarant d'accord sur plusieurs des points qui y sont exposés, elle ne peut pas se rallier à la formule recommandée par la Délégation allemande.

Elle voudrait donc soumettre à l'examen de la Commission une autre manière de résoudre le problème difficile de la navigation aérienne dans les limites et au-dessus d'un territoire étranger.

La Délégation britannique partage complètement l'avis exprimé par M. le Président de la Conférence à la séance d'inauguration, qu'on doit éviter autant que possible la discussion de toute question de nature théorique et abstraite, les questions de ce genre ne rentrant pas dans la compétence d'une Conférence internationale qui a été convoquée dans un but tout à fait pratique. Il s'agit d'arriver à des conclusions pratiques et non pas d'énoncer et de critiquer les principes du droit des gens.

La Délégation britannique, partageant entièrement cette manière de voir, se rallie entièrement à la proposition de la Délégation allemande tendant à suivre autant que possible dans cette Conférence l'exemple de la Conférence de Berlin sur la télégraphie sans fil où, on se le rappellera, toute déclaration abstraite concernant le droit de propriété sur les airs fut évitée.

A notre avis il serait non seulement peu désirable, mais aussi inutile, d'établir des principes généraux en ce qui concerne le droit pour les aéronefs de naviguer dans les airs au-dessus d'un territoire étranger ou d'y atterrir, pour les raisons suivantes :

1° A part la législation municipale et les décisions des tribunaux anglais, une autorisation abstraite en termes généraux pour les aéronefs de naviguer au-dessus d'un territoire étranger ou d'y atterrir ne serait pas reconnue et n'aurait pas de sanction devant la loi anglaise.

Par conséquent, la Délégation anglaise ne peut pas accepter la première proposition de la Délégation allemande, vu l'impossibilité de connaître à l'avance la manière de voir des tribunaux anglais, si on leur demandait d'appliquer une telle déclaration.

2° En outre, tout en voulant, dans la mesure du possible, encourager et développer la navigation aérienne, il est évidemment nécessaire de sauvegarder les intérêts et la souveraineté des États, et, quoique la Délégation allemande admette sans doute cette obligation, ses propositions ne nous semblent pas être complètes sous ce rapport.

Voici en effet sa seconde proposition :

« L'État sous-jacent gardera la faculté de restreindre cette liberté de la navigation aérienne ».

En premier lieu, nous ferons remarquer que, si on admet ce principe, la liberté accordée à la navigation aérienne par la première proposition allemande sera mise en échec, ce qui rend nulle, à notre avis, toute déclaration formelle en faveur de cette liberté.

Si les deux premières propositions allemandes restent l'une à côté de l'autre, il n'est pas facile d'en détacher celle qui restera la règle de celle qui constituera une exception.

En second lieu, nous ne trouvons pas que la deuxième proposition sauvegarde suffisamment les intérêts des États, vu les conditions qui y sont attachées. Nous sommes d'accord pour dire qu'aucune restriction ne doit être apportée au passage des aéronefs étrangers au-dessus du territoire de tout État, excepté dans l'intérêt de

la sécurité de cet État ou bien pour protéger la personne et les biens de ses habitants; et nous n'imaginons pas qu'un État puisse imposer des restrictions qui ne seraient pas nécessaires. Mais nous ne pensons pas que le deuxième principe, à savoir : « que les aéronefs étrangers ne pourront pas être traités moins favorablement que les aéronefs du pays » puisse être admis dans tous les cas.

En temps de guerre ou dans une circonstance urgente, l'État doit avoir le droit d'interdire aux aéronefs étrangers de naviguer au-dessus de son territoire. Cette faculté serait essentielle à la veille d'une guerre, c'est-à-dire à un moment où un aéronef n'appartenant pas à l'un des futurs belligérants pourrait rendre des services inestimables à l'un ou l'autre des belligérants en découvrant et en rapportant les projets de mobilisation de l'un ou de l'autre. Mais si un État, dans cette circonstance, tendait à empêcher l'approche des aéronefs étrangers, il pourrait en même temps désirer réserver une liberté de manœuvre complète pour ses propres aéronefs et se verrait ainsi dans l'impossibilité de remplir la seconde condition formulée par la deuxième proposition.

3° Nous essayerons maintenant d'expliquer pourquoi nous considérons comme inutile toute déclaration de principe sur la question de la liberté de navigation ou de la souveraineté des États dans les airs. Il ne nous semble pas indispensable d'accepter l'une des deux alternatives proposées par la Délégation allemande (page 2), à savoir : « tout ce qui ne serait pas expressément interdit serait réputé permis », ou « tout serait interdit qui ne serait pas expressément permis ».

A notre avis, il y a une troisième alternative qui serait préférable, et pour laquelle le droit international a établi un précédent, à savoir : « s'en remettre à la courtoisie internationale sans faire de déclarations formelles ».

La manière de traiter les étrangers peut servir de précédent pour cette méthode. Chaque État se réserve le droit d'exclure les étrangers et, s'il y a lieu, il use de ce droit; mais c'est une règle de la courtoisie internationale bien connue, qu'en temps de paix, tout étranger de conduite honorable est admis librement, et ce même principe est reconnu dans le cas des navires étrangers se trouvant dans les eaux territoriales. Nous croyons que le principe pourrait s'étendre aux aéronefs, c'est-à-dire qu'on pourrait leur accorder une complète liberté de passage, à moins que l'État sous-jacent ne se vît obligé de restreindre cette liberté dans l'intérêt de sa propre sécurité. Cette faculté de restriction ne doit pas être entravée par une déclaration de principe ni par une condition quelconque.

En ce qui concerne l'atterrissage, les aéronefs étrangers doivent recevoir toutes les facilités possibles, mais l'État doit avoir le droit d'imposer telles restrictions qu'il voudra, pour assurer la défense nationale et pour protéger ses nationaux.

Les propositions de la Délégation britannique peuvent se résumer ainsi :

1° Chaque État aura le droit de prendre les mesures qu'il voudra pour restreindre la navigation aérienne au-dessus de son territoire, du moment que ces mesures lui semblent indispensables à la défense nationale.

Cette faculté lui permettra de déterminer des endroits spéciaux pour l'atterrissage des aéronautes étrangers, de prescrire les zones interdites où la navigation ne sera pas permise et qui seront marquées sur les cartes aéronautiques, et en cas d'urgence

d'interdire le passage de tout aéronef étranger au-dessus de son territoire, pourvu que l'avis en ait été donné clairement.

2° Chaque État doit, à titre de courtoisie internationale, s'engager à ménager toutes les facilités raisonnables aux aéronefs étrangers pour naviguer au-dessus de son territoire ou pour y atterrir, sauf telles restrictions qu'il croit absolument indispensables pour assurer la sécurité de ses nationaux.

La Délégation britannique se range entièrement à la manière de voir de la Délégation allemande telle qu'elle est exprimée dans la troisième proposition en ce qui concerne le droit de rétorsion et le cabotage aérien.

PREMIÈRE COMMISSION.

CINQUIÈME SÉANCE.

LUNDI 30 MAI 1910 (SOIR).

Présidence de M. KRIEGE.

La séance est ouverte à 3 heures trois quarts.

Le Président rappelle que, dans sa dernière séance, la Commission s'est réservée de revenir sur la question de l'admission des aéronefs d'un État dans un autre État. Le texte de l'exposé présenté par la Grande-Bretagne ayant été distribué, la discussion est ouverte sur cette question.

M. van der Linden (Pays-Bas) dit qu'il a demandé à prendre la parole en raison du grand intérêt que son pays attache à la question, et cela non seulement pour la métropole, mais encore pour les colonies et possessions des Pays-Bas.

La réponse donnée par le Président à ses diverses objections, lors de la dernière séance, ne l'a pas complètement satisfait. Aux observations qu'il présentait sur la forme, on a répliqué en entrant dans le fond du débat : or, dans cette question, la forme est si essentielle qu'elle emporte le fond. On a proclamé le principe de la liberté de la navigation aérienne et l'on a reconnu en même temps le droit de faire certaines exceptions, basées sur la sécurité de l'État ou la protection des personnes et des biens des habitants. Mais, il peut exister dans chaque législation des dispositions restrictives de la liberté de navigation, qui ne soient pas motivées par la sécurité de l'Etat ou des personnes; il a cité comme exemple certaines dispositions de droit pénal qui pourraient restreindre la liberté de la navigation aérienne.

A cette objection on a répondu que le droit pénal n'avait rien à faire avec la liberté de la navigation aérienne et que la liberté de l'air n'emportait pas le droit de mal faire.

Le Délégué des Pays-Bas est également de cet avis, mais il fait observer que l'exposé allemand est muet sur ce point. En supposant que les Pays-Bas inscrivent dans leur Code pénal certaines restrictions excessives à la liberté de la navigation

et que l'Allemagne, par exemple, élève des réclamations à ce sujet, les Pays-Bas pourraient-ils prétendre que ces mesures font partie de leur droit pénal et n'ont rien à faire avec la liberté de la navigation? Ne leur dirait-on pas aussitôt que la Convention ne parle pas de droit pénal et qu'il n'y est question que de liberté? C'est pourquoi la réponse du Président paraît insuffisante au Délégué hollandais.

On objecte encore qu'il n'y a pas lieu de faire tant de difficultés à admettre ce principe; on a seulement constaté un fait. Mais il y a une grande différence entre la constatation d'un fait et l'admission d'un principe dans une convention. En admettant celui-ci, on change la situation, puisqu'on renverse l'*onus probandi;* on force les États à sacrifier leur sécurité, les obligeant dans chaque cas à prouver qu'il y a une exception et c'est un sacrifice très grave pour les petits États qui ont leur sauvegarde dans le droit reconnu.

La difficulté pourrait être résolue toutefois en écartant le principe et en disant : *La liberté de la navigation aérienne qui est accordée aux sujets d'un État contractant, appartiendra de plein droit aux sujets des autres États.*

Cette règle, jointe aux principes de cabotage et de rétorsion, assurera la liberté de la navigation, tout en sauvegardant la souveraineté des États.

Il y aurait peut-être lieu d'y faire une exception pour le temps de mobilisation.

M. le Capitaine Zlataroff (Bulgarie) déclare qu'à son avis l'atmosphère est un océan dont toute la surface de la terre est le rivage et qui ne peut être divisé entre plusieurs États, ni délimité suivant les verticales de leurs frontières : le Congrès international de Nancy et l'exposé de la Délégation allemande l'ont parfaitement établi. En conséquence, il estime qu'on ne peut appliquer à la circulation aérienne les principes qui régissent la circulation terrestre ou maritime : il faut des règles toutes spéciales. Ne pouvant fixer de frontières aériennes et ne devant d'aucune manière entraver le développement de la circulation aérienne, il faut accepter le principe de la liberté de l'air. Mais il convient cependant de reconnaître à l'État sous-jacent le droit d'établir certaines exceptions motivées par la sauvegarde de sa sécurité ou celle des habitants du territoire. La Commission a déjà édicté dans ce but des règles relatives à l'atterrissage et au départ.

En ce qui concerne l'admission des navires aériens dans les limites et au-dessus d'un territoire étranger, on ne peut admettre le principe de liberté absolue. Mais, la nécessité des restrictions une fois reconnue, on ne peut déterminer d'une manière précise les cas où elles pourront être édictées. On devra se contenter d'une formule générale telle que celle-ci :

La circulation aérienne est libre.

L'État sous-jacent a le droit de prendre les mesures qu'il croit nécessaires pour restreindre la liberté de la navigation aérienne au-dessus de son territoire, du moment que ces mesures lui semblent indispensables à la défense nationale ou à la sécurité des personnes et des biens.

Les aéronefs étrangers jouiront de toutes les facilités pour naviguer au-dessus d'un territoire étranger ou pour y atterrir, sauf les restrictions mentionnées ci-dessus.

Quant au principe allemand, suivant lequel les aéronefs étrangers ne pourraient être traités moins favorablement que les aéronefs indigènes, le Délégué bulgare estime qu'il n'est pas applicable aux aéronefs militaires. A cet égard, les aéronefs publics nationaux jouiront de certains privilèges, qui ne peuvent être étendus aux aéronefs étrangers, par exemple le droit de circuler au-dessus des régions interdites.

Le Président fait remarquer que le projet allemand ne parle pas d'accorder aux aéronefs militaires étrangers les mêmes privilèges qu'aux aéronefs militaires nationaux, mais que l'État sous-jacent devrait conserver sa pleine liberté à cet égard.

M. Renault, répondant aux objections de M. van der Linden, dit ne pas comprendre en pratique comment il pourrait exister dans le droit pénal d'un pays des restrictions à la liberté de la navigation aérienne considérées comme indispensables et qui ne rentreraient pas dans les cas prévus par le projet allemand. Il prie M. van der Linden de lui fournir un exemple pratique.

M. van der Linden cite comme exemple certaines infractions à l'ordre public, qui ne peuvent être considérées comme contraires à la sécurité de l'État.

M. Renault répond qu'il n'y a pas là une véritable restriction à la liberté de la navigation. En effet, les aéronefs qui sont admis sur un territoire étranger, ne sont pas pour cette raison autorisés à y commettre des délits. Il en est de même pour les étrangers admis à circuler dans un État; s'ils commettent un meurtre, par exemple, ils seront arrêtés et emprisonnés et pourtant il n'y aura pas là une atteinte à leur liberté de circulation. Dire qu'un aéronef étranger est admis dans l'atmosphère d'un État, cela ne revient pas à lui donner toute licence et à lui conférer une sorte d'inviolabilité. Il y a là un malentendu qu'il convient de dissiper. C'est plus une question de forme que de fond. Il est très possible de trouver une rédaction qui apaise les susceptibilités les plus grandes.

M. van der Linden se déclare d'accord avec le Président de la Conférence sur le le fond, mais non sur la forme.

M. Renault estime que c'est une question de rédaction. Le Délégué hollandais objecte encore que l'on change la situation existante. C'est exact, et c'est même là le but essentiel de la Conférence, qui a pour mission de transformer en droit reconnu la situation de fait existant jusqu'à présent, et qui n'avait pour base que la tolérance, la courtoisie des différents États.

Il faut établir un minimum de droits, de manière à ne pas empiéter sur la souveraineté des États, mais il faut de toute nécessité donner une base juridique à la navigation aérienne.

Le Délégué des Pays-Bas semble croire que les partisans de la liberté de la navigation veulent attenter à l'indépendance des petits Etats; il oublie que cette liberté de navigation, qu'il redoute, s'appliquera aussi bien aux grands qu'aux petits pays.

Quant à la formule préconisée par M. van der Linden, elle implique la reconnaissance du principe de liberté de navigation. En effet, si l'on accorde aux natio-

naux des Pays-Bas le droit de circuler dans les airs, en vertu de la règle qui applique aux étrangers le régime des nationaux, on reconnaît indirectement la liberté de la navigation internationale. Tout cela est une question de forme, sur laquelle il ne sera probablement pas difficile de s'entendre.

M. le Colonel Mac-Donogh (Grande-Bretagne) estime que l'exposé de la Délégation britannique n'a pas été parfaitement compris au moment où l'on en a donné lecture à la séance précédente et il espère que maintenant que cet exposé est entre les mains des Délégués, ils l'approuveront comme l'a fait le Délégué de Bulgarie. Les vues de la Délégation britannique ont été fort bien définies par M. Lardy, et elles sont d'accord avec celles de la Suisse pour écarter toute déclaration de principes théoriques.

Il est possible cependant que l'on trouve dans l'avenir que ces principes ont des conséquences beaucoup plus pratiques qu'il ne paraît maintenant, et qu'ils ne cadrent pas avec les droits de propriété privée tels qu'ils sont établis par les lois de certains pays.

Le principe de la liberté de la navigation aérienne, affirmé par la France, semble exagéré et peu en harmonie avec les tendances conservatrices du droit des gens. Il paraît peu désirable d'accepter une déclaration aussi générale. Ne vaut-il pas mieux suivre l'exemple de la Conférence de Berlin de 1906 et chercher à résoudre les problèmes pratiques qui se présentent, sans essayer de faire des déclarations de principe.

La législation intérieure de nombreux États décide que la propriété du sol comporte un droit entier, ou tout au moins très étendu, sur l'atmosphère située au-dessus de ce sol.

L'article 905 du Code civil allemand (1900) proclame que « les droits du propriétaire d'un terrain s'étendent sur l'atmosphère et sur le sous-sol. Le propriétaire ne doit pas pourtant interdire les actes qui se passent à une telle distance de la surface qu'il n'a plus aucun intérêt à les empêcher ».

En Suisse, le Code du Canton des Grisons dit que « la propriété du sol s'étend à l'atmosphère et au sous-sol en tant que ceux-ci représentent une valeur productive pour le propriétaire ».

Le Code suisse reconnaît au propriétaire du sol des droits sur l'atmosphère, jusqu'au point où il n'y a plus d'intérêt à ce que ces droits de propriété soient exercés.

D'après l'article 552 du Code civil français, « la propriété du sol emporte la propriété du dessus et du dessous ».

La loi anglaise montre la même tendance et elle va même encore plus loin. Ainsi Blackstone dit : « *Cujus est solum, ejus est usque ad cœlum* » et, bien que les opinions de certains légistes modernes soient à certains points de vue contradictoires, la tendance générale de l'opinion légale tant en Angleterre qu'aux États-Unis telle qu'elle est exprimée par les autorités judiciaires, se montre favorable à cette doctrine.

Telle étant la loi, la Délégation britannique ne peut souscrire à aucune proposition, qui aurait pour effet de restreindre les droits de propriété des particuliers.

Tout ce qu'elle peut faire, c'est de s'engager à assurer à la navigation aérienne toutes les facilités raisonnables, sauf bien entendu les restrictions commandées par la sécurité de l'Etat, ou la sauvegarde des personnes et des biens.

Toutefois l'aéronaute sera personnellement responsable de toute violation de propriété « *quaere clausum fregit* » et de tout dommage qu'il pourrait causer aux personnes ou aux biens des personnes sur le terrain desquels il circule.

Ce point de vue ne semble pas d'ailleurs en désaccord avec les lois allemande ou française.

L'article 1382 du Code Napoléon décide que « tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer. »

L'article 823 du Code impérial allemand dit : « Wer vorsätzlich oder fahrlässig das Leben, den Körper, die Gesundheit, die Freiheit, das Eigenthum, oder ein sonstiges Recht eines anderen widerrechtlich verletzt, ist dem anderen zum Ersatze des daraus entstehenden Schadens verpflichtet. »

Il est évident que, même sans tenir compte du dommage causé par l'atterrissage ou par la chute des objets jetés de l'aéronef, le passage d'un nombre considérable de navires aériens au-dessus d'une propriété privée peut constituer par lui-même un préjudice pour le propriétaire, en tendant par exemple à éloigner le gibier de la région.

De plus, le bruit du moteur, les odeurs qu'il dégage, constituent d'autres ennuis : une violation du droit sacré de la propriété.

Il faut que tous ces préjudices soient réparés loyalement et que l'aéronaute ait à répondre de ses actes devant les tribunaux civils.

La Délégation britannique ne peut laisser espérer, qu'un projet ayant pour effet de restreindre les droits de propriété soit voté par le Parlement.

Cependant elle estime que le désaccord existe plutôt dans la forme que sur le fond : elle préfère aux déclarations de principe française et allemande, la proposition formulée par elle.

M. le comte Wodzicki (Autriche) estime également qu'il n'est pas nécessaire de dire formellement que la circulation aérienne est libre, le principe de la liberté comportant des conséquences qu'on ne peut prévoir. On devrait accepter une formule permettant aux aéronefs étrangers de pénétrer dans le pays.

Mais il n'admet pas que la liberté de la navigation aérienne ne soit restreinte que dans l'intérêt de la sécurité de l'État ni que le traitement des aéronefs étrangers soit toujours le même que celui des aéronefs nationaux.

Il accepterait les idées soutenues par la Délégation britannique.

Il veut que les restrictions à la liberté de circulation portent non sur l'intérêt de la sécurité de l'État, mais sur l'intérêt de l'État et sur l'intérêt qu'il aura à protéger les droits de ses habitants.

Sa proposition constitue un minimum que l'on peut accepter et il la formulerait ainsi :

1° *Les aéronefs seront autorisés, en principe, à effectuer leur départ et leur atterrissage dans un territoire étranger et à passer au-dessus d'un territoire étranger;*

2° *L'Etat sous-jacent gardera la faculté de restreindre cette liberté de la navigation aérienne;*

3° *Ces restrictions devront être déterminées par l'intérêt de l'État ou par l'intérêt qu'il aura à protéger les personnes, les biens et les droits de ses habitants.*

M. Renault croit que les différentes restrictions proposées ont pour effet, non de réglementer la liberté de la circulation aérienne, comme c'était l'objet de la Conférence, mais de la supprimer. Si l'on admet, par exemple, que le simple passage d'un aéronef au-dessus d'une propriété privée porte atteinte au droit du propriétaire qui, comme on l'a dit, s'élève jusqu'au ciel, et qu'on puisse l'empêcher, on consacrera le droit absolu pour l'État d'interdire l'accès de son atmosphère aux aéronefs étrangers. Pour aboutir à de semblables conclusions, la réunion d'une Conférence paraissait bien inutile.

M. Meili (Suisse) constate qu'après les explications fournies sur le point de vue du Gouvernement britannique, les observations de la Délégation autrichienne mettent en évidence que l'Autriche va même plus loin que l'Angleterre dans le sens restrictif. Mais on n'est peut-être pas aussi loin de s'entendre qu'on le paraît.

Deux méthodes sont en présence : la méthode des jurisconsultes du continent, d'un caractère théorique; elle consiste, d'une manière scientifique, à poser des principes et à en tirer ensuite des conséquences. Il ne paraît pas nécessaire de la suivre pour aboutir à une convention.

L'autre méthode, d'un caractère pratique, est celle de la Délégation britannique. Si l'on dit qu'il faut proclamer un principe comme celui de la liberté de la navigation aérienne, les Anglais répondent que ce n'est pas nécessaire; il faut plutôt dire que c'est une question dépendant de la souveraineté des États, de la courtoisie internationale. On peut d'ailleurs remarquer que c'est sur le continent que les Anglais sont allés chercher leur système : c'est aux jurisconsultes hollandais du XVIe et du XVIIe siècle qu'ils ont emprunté la théorie de la *comitas gentium*.

L'opposition de l'Angleterre à la proclamation de principes est d'ailleurs justifiée : les Anglais ne peuvent se décider à admettre un principe qui est limité par tant de restrictions.

Ce qui rend encore difficile pour les Anglais d'adopter le principe posé par les Délégations allemande et française, c'est le droit civil anglais. En Angleterre, un propriétaire peut faire valoir que la navigation d'un aéronef au-dessus de sa propriété lui cause un tort et donne lieu à une indemnité parce qu'il y a dommage. Il faut qu'il y ait dommage causé et le propriétaire s'appuie sur l'idée qu'il a un droit sur l'air au-dessus de son terrain. Mais les propriétaires anglais n'auront jamais le droit d'empêcher radicalement la navigation aérienne.

Cette théorie entraîne des conséquences : par exemple, un aéronef atterrit en Angleterre, il y a beaucoup de monde rassemblé pour voir l'aéronef, des dommages sérieux sont causés à la propriété privée par les curieux qui foulent les récoltes. Le propriétaire sera complètement indemnisé de tous les dommages qu'il aura subis d'après le droit anglais.

M. Renault estime qu'il en sera de même d'après le droit continental.

M. Meili se demande si, dans ces conditions, il y a lieu d'imposer aux différents États ce sacrifice d'admettre la liberté de la navigation aérienne. Il lui paraît suffisant de faciliter cette navigation sans proclamer le principe de la liberté. Qu'importe qu'on renonce à dire de quel principe on part si on fait le nécessaire pour que l'Angleterre participe à la Convention ?

M. van der Linden s'est montré préoccupé des empiètements que le principe de la liberté de la navigation aérienne ferait sur le droit pénal. Avec cette liberté reconnue, les propriétaires d'aéronefs pourront dire que ce n'est pas l'État sous-jacent qui est compétent pour punir les délits quelconques commis dans l'atmosphère, mais les tribunaux nationaux de l'aéronef appliquant son droit national. Les préoccupations du Délégué hollandais sont donc justifiées.

M. Byrne (Grande-Bretagne) déclare que l'intention de son Gouvernement n'est pas d'imposer à la navigation aérienne des restrictions qui ne seraient pas nécessaires. Au contraire, d'après l'exposé de la Délégation britannique, chaque État s'engage à ménager toutes les facilités raisonnables aux aéronefs étrangers pour naviguer au-dessus de son territoire ou pour y atterrir. Il a averti la Commission qu'il y a dans le droit anglais comme dans celui d'autres pays des difficultés qui empêcheraient la Conférence de déclarer la liberté absolue de navigation. L'Angleterre comme les autres États devra s'occuper de résoudre ces difficultés légales. La Délégation britannique est disposée à engager son Gouvernement à ménager toutes les facilités raisonnables aux aéronefs étrangers.

Il a une objection de forme à faire à l'exposé de la Délégation allemande. Celle-ci pose la règle de la liberté de la navigation aérienne avec une exception : l'État sous-jacent peut restreindre cette liberté. Mais à cette exception une autre exception est apportée : l'État ne peut restreindre la liberté de circulation que pour des raisons déterminées.

Ce système lui semble un peu compliqué. Ne serait-il pas préférable de poser deux règles simples contenues dans l'exposé de la Délégation britannique :

1° *Chaque État aura le droit de prendre les mesures qu'il voudra pour restreindre la navigation aérienne au-dessus de son territoire, du moment que ces mesures lui semblent indispensables à la défense nationale.*

2° *Chaque État doit s'engager à ménager toutes les facilités raisonnables aux aéronefs étrangers pour naviguer au-dessus de son territoire ou pour y atterrir, sauf telles restrictions qu'il croit absolument indispensables pour assurer la sécurité de ses nationaux.*

Rappelant que M. Renault a dit que le projet de Convention devait parler de droit et non de courtoisie, le Délégué britannique reconnaît la valeur de cette observation et supprime les mots « *à titre de courtoisie internationale* » qui figuraient dans l'exposé, de sorte qu'il reconnaît que chaque État *s'engage*, ce qui est une obligation juridique et non plus une faculté.

Il pense que la proposition anglaise ainsi corrigée offrira des garanties suffisantes que les aéronefs étrangers qui iront en Angleterre y trouveront les mêmes facilités qu'y trouvent actuellement les étrangers s'y établissant ou les navires étrangers y abordant.

M. Renault et le Président remercient M. Byrne de cette concession d'une importance capitale.

M. Léon Barthou (France) veut faire quelques observations que lui ont suggérées les déclarations des Délégués britanniques :

1° Les aéronautes ne manquent pas d'observer dans les pays où ils atterrissent le droit en vigueur, notamment celui du propriétaire du terrain. On a dit que le passage des aéronefs au-dessus des maisons créerait des incommodités et des gênes pour leurs propriétaires. Mais, d'une part, le temps n'est pas proche où les aéronefs sillonneront les airs comme on paraît le supposer; d'autre part, le passage continu des automobiles sur beaucoup de routes des environs des grandes villes a rendu certaines propriétés riveraines presque inhabitables sans qu'on ait songé pour cela à supprimer les automobiles. Les préoccupations anglaises de ce chef lui paraissent donc excessives.

2° On a également parlé des dommages causés par les objets jetés du haut des ballons. Or, dans aucune catégorie de ballons ou d'appareils d'aviation, on n'a d'intérêt à jeter des objets. Les ballons sphériques emportent du lest qu'ils jettent avec parcimonie, mais ce lest est du sable très fin qui s'éparpille en tombant et n'a jamais blessé personne; les dirigeables de leur côté ne jettent que du lest dans les mêmes conditions que les ballons, libres, plus rarement d'ailleurs, et quant aux aéroplanes, ils ne jettent jamais rien;

3° Enfin on a parlé des conséquences de l'atterrissage. Mais elles n'ont jamais le caractère d'un dommage sans réparation. Si l'atterrissage a lieu sur un terrain du domaine public, les autorités locales surviennent et prennent les mesures que comporte la situation. S'il a lieu sur un terrain privé, il peut ou non causer des dommages suivant les cas. A-t-il lieu sur un terrain cultivé, l'aéronaute paye toujours les dommages causés. Les sociétés aéronautiques ont prévu le cas et établi le prix des différentes cultures, ce qui fait que l'indemnité est presque toujours payée immédiatement au propriétaire sans difficulté. Les dommages sont réparés non seulement quand ils ont été causés directement par l'atterrissage, mais encore lorsqu'ils sont le fait des curieux attirés par la descente du ballon, où même par suite d'un accident causé par l'imprudence d'un spectateur.

Le véritable moyen d'entraver la navigation aérienne serait de ne pas faire de règlement, ce qui serait contraire aux intérêts de l'industrie aéronautique; elle péricliterait par suite de mesures trop rigoureuses qu'elle aurait à redouter.

Le Président juge utile de répondre à quelques-unes des observations du Délégué des Pays-Bas. Il croit que ce qui choque le plus celui-ci, c'est l'expression de *liberté de la navigation aérienne;* or cette expression ne figure pas dans les propositions alle-

mandes. Il y est seulement question de l'admission des aéronefs dans les limites et au-dessus d'un territoire étranger. Il ne s'agit pas de liberté entière, mais seulement de l'obligation de l'admission. Tout ce qui touche au droit pénal, à la juridiction, reste en dehors des propositions allemandes.

Un autre point a été soulevé par le Délégué des Pays-Bas, celui de savoir jusqu'à quel point la législation interne reste intacte. Il est clair que celle-ci réserve sa pleine liberté dans tout le domaine qui ne touche pas à la possibilité d'entrer et de circuler dans un pays étranger. A cet égard l'État ne pourra édicter des restrictions que dans l'intérêt de la sûreté de l'État et de la protection des personnes et des biens des habitants. Mais la législation interne ne pourra jamais permettre aux particuliers d'interdire une fois pour toutes qu'un aéronef étranger franchisse les limites de leurs propriétés. Un tel droit ne cadre pas avec la Convention projetée, car, si chaque propriétaire peut interdire le passage des aéronefs sur son terrain, la navigation aérienne est impossible.

Le Président ne juge pas suffisante la formule proposée par M. van der Linden qui accorde aux étrangers le même traitement qu'aux nationaux. Mais si le propriétaire n'accorde pas aux étrangers la permission de passage qu'il donne cependant à ses compatriotes, que fera l'étranger? Il faut donc des garanties supérieures; il faut que la législation interne ne fasse pas échec à la Convention.

Quant aux explications du Délégué britannique, le Président admet que dans plusieurs pays la législation interne paraît constituer actuellement un obstacle; mais si l'on veut participer à la Convention, il est évident que l'on devra modifier la législation interne et restreindre le droit interne dans ce qu'il a d'excessif.

Avant de passer à la question suivante, le Président voudrait constater que la Commission semble être d'accord sur quelques questions supplémentaires qui sont les suivantes :

1° L'État a la faculté de réserver la navigation aérienne professionnelle ne dépassant pas son territoire, à ses aéronefs seuls ou aux aéronefs de certains États ou de soumettre cette navigation à des restrictions spéciales;

2° L'établissement de lignes internationales de communication aérienne dépend de l'assentiment des États intéressés;

3° A l'égard d'un État qui ordonne des restrictions à la libre navigation, il pourra être appliqué des dispositions analogues par tout autre État contractant.

M. Lardy (Suisse) fait observer, à titre de curiosité, que ce sont précisément certains États qui tenaient à faire proclamer le principe de la « liberté de l'air » qui, cependant, se réservent le cabotage aérien, alors que les États qui considéraient

comme inopportune cette déclaration de principe étaient, au fond, plus libéraux, puisqu'ils ne formulaient aucune réserve quant au cabotage aérien.

La Commission accepte les trois propositions du Président.

Question XV.

Les règles qui précèdent sont-elles applicables, et dans quelle mesure, aux aéronefs publics?

Ne convient-il pas d'édicter les règles spéciales aux aéronefs publics? Faut-il notamment leur reconnaître les privilèges de l'exterritorialité?

Le Président rappelle les éléments caractéristiques des aéronefs publics et de leurs catégories spéciales, c'est-à-dire les aéronefs militaires et de police sur lesquels la Commission était tombée d'accord dans sa première séance, et propose de mettre à part, d'abord, les catégories spéciales des aéronefs publics et de n'examiner la question qu'en tant qu'elle envisage les aéronefs publics en général.

Cette proposition est adoptée.

Le Président expose ensuite que les Mémorandums exigent avec unanimité qu'on devra établir comme disposition *générale* que, en principe, les règles édictées pour les aéronefs privés seront également applicables aux aéronefs publics. Il s'agit donc seulement de savoir s'il y a lieu de fixer quelques exceptions. A cet égard, les Mémorandums font mention surtout de quatre dispositions, à savoir les dispositions concernant le permis de navigation, les brevets d'aptitude, l'enregistrement et la marque nationale.

Quant aux deux premiers points, le permis de navigation et les brevets d'aptitude, ce sont les Mémorandums de l'Autriche-Hongrie, du Danemark et de la Grande-Bretagne qui proposent d'exempter les aéronefs publics de ces formalités. Deux Mémorandums, ceux de la Russie et de la Suisse, semblent être d'opinion contraire, tandis que les autres ne s'expliquent pas expressément sur ce point. Le Président pense que, d'après les discussions qui ont eu lieu, toutes les Délégations paraissent disposées maintenant à ne pas exiger, pour les aéronefs publics, le permis de navigation et les brevets d'aptitude.

Il constate l'accord de la Commission sur ce point.

Pour l'application d'une marque nationale aux aéronefs, la délibération en est ajournée jusqu'à ce que la quatrième Commission ait discuté cette question.

Le Président exprime toutefois l'avis que les aéronefs publics devraient être obligés de porter une marque nationale, de quelque forme qu'elle soit.

L'immatriculation des aéronefs publics est exigée par la plupart des Mémorandums. Les Mémorandums de l'Autriche-Hongrie, du Danemark, de la Grande-Bretagne et

du Luxembourg seuls expriment une opinion contraire. D'après l'avis de la Délégation allemande, on peut faire valoir, pour l'immatriculation des aéronefs publics, les mêmes raisons qui ont amené la Commission à exiger l'immatriculation des aéronefs privés. On ne voit d'ailleurs aucune raison qui s'opposerait à ce qu'on soumît les aéronefs publics à cette formalité.

Sur une question de M. le Capitaine Richard (France), demandant si le pilote d'un aéronef public serait reconnu apte à conduire un aéronef privé sans brevet d'aptitude spécial, le Président répond que ce n'est certainement pas l'opinion de la Commission.

M. Renault fait remarquer, de même, que ce n'est pas la personne du conducteur d'un aéronef public que l'on a en vue lorsqu'on le dispense d'un brevet d'aptitude, mais l'administration qui le commissionne et à laquelle seule on fait crédit.

Le Président passe ensuite à l'obligation que l'on a imposée aux États de publier et d'échanger entre eux une liste officielle des aéronefs; il semble qu'elle devrait s'appliquer également aux aéronefs publics. Les raisons données par quelques Mémorandums contre l'échange des listes des aéronefs publics ne lui semblent justifiées qu'à l'égard des aéronefs militaires dont on parlera plus tard.

La Commission admet que les aéronefs publics doivent être portées sur la liste officielle à l'exception des aéronefs militaires.

La discussion s'engage ensuite sur la question de savoir si le caractère public d'un aéronef devrait entraîner pour lui quelques aggravations, quelques *privilegia odiosa* pour ainsi dire.

Le Président expose qu'il est d'abord question d'une règle qui se trouve, plus ou moins précisée, dans plusieurs Mémorandums — par exemple dans les Mémorandums de la Bulgarie, du Danemark, de la Grande-Bretagne et du Luxembourg — d'après laquelle chaque aéronef public — il ne s'agit pas pour le moment des aéronefs militaires ou des aéronefs de police, mais des autres aéronefs publics — ne devrait être admis à franchir la frontière qu'avec l'autorisation du pays au-dessus duquel il veut circuler.

A son avis, en proposant cette disposition, on a dû songer aux aéronefs militaires et de police, car cette restriction ne lui semble pas justifiée à l'égard des autres aéronefs publics. Il s'agira d'aéronefs d'utilité publique, surtout d'aéronefs employés à la communication ou à des missions scientifiques, et on ne conçoit pas qu'il puisse y avoir aucune raison de restreindre la circulation de ces aéronefs, abstraction faite de ce qui a été dit précédemment au sujet de l'assentiment des États intéressés exigé pour l'établissement des lignes internationales de communication.

Le Président y joint la question de l'exterritorialité accordée à *tous* les aéronefs publics par plusieurs Mémorandums, ceux de la Bulgarie, du Danemark, de la

Grande-Bretagne et du Luxembourg. A son avis, on ne pourra maintenir cette proposition à l'égard d'aéronefs employés, par exemple, à la communication et à des buts scientifiques, ces aéronefs n'exerçant pas la souveraineté de l'État et ne représentant pas l'État en pays étranger. Il n'y a aucune raison de traiter ces aéronefs publics non militaires d'une autre manière à cet égard que les aéronefs privés.

M. Byrne déclare que, d'après l'opinion de son Gouvernement, aucun aéronef public ne devrait franchir la frontière ni atterrir en pays étranger sans une autorisation écrite préalable déterminant les conditions de son admission. La situation des navires publics est tout à fait différente de celle des aéronefs publics. On admet que la visite des navires publics dans les ports et eaux territoriales des pays étrangers peut avoir lieu très souvent; au contraire, à part quelques missions de cérémonie, il n'y aura pas de raisons pour que ces aéronefs circulent au-dessus de territoire étranger.

Sur une question du Président, demandant si la Grande-Bretagne ne ferait aucune distinction entre les aéronefs militaires et les autres catégories d'aéronefs publics telles que ceux n'ayant qu'un but purement scientifique, au point de vue de leur admission à l'étranger, M. Byrne déclare que son Gouvernement ne peut pas plus distinguer entre les diverses espèces d'aéronefs publics qu'elle ne le fait entre les diverses classes de vaisseaux publics; dès qu'un État est responsable de la conduite d'un navire, c'est un navire public. Il en sera de même pour les aéronefs publics. Les mêmes règles s'appliqueront à toutes les catégories d'aéronefs publics, aussi bien militaires, de police et de douane, que scientifiques ou autres. Si les aéronefs publics de la seconde catégorie ne font qu'un voyage déterminé en pays étranger, ils auront à se munir d'une autorisation préalable; s'ils ont des voyages réguliers à faire comme, par exemple, ce sera le cas des aéronefs faisant des services de transports, il faudra une autorisation permanente résultant d'un accord entre les États.

M. Renault accepte le point de vue britannique en ce qui concerne les aéronefs militaires, de police et de douane parce que, d'après le droit des gens, l'État dont ces aéronefs représentent la souveraineté, n'exerce jamais sa souveraineté en dehors de ses frontières. Les aérostats publics des autres catégories, au contraire, offrent, par les liens mêmes qui les rattachent à une Administration de l'État, tant de garanties que l'on ne conçoit pas la nécessité d'une autorisation spéciale, pourvu toutefois qu'on ne leur attribue pas les privilèges de l'exterritorialité. Alors ce ne seraient que des aéronefs offrant plus de garanties mais non plus de dangers que les aéronefs privés. Pourquoi un aéronef public qui, ayant une destination scientifique, ne veut que passer de France en Angleterre devrait-il être obligé de demander une autorisation spéciale? S'il installait dans ce pays un établissement permanent le cas serait différent : l'aéronef serait soumis au régime de police anglais. Il ne s'agit en ce moment que de la question de savoir s'il faut une autorisation préalable pour pénétrer en pays étranger.

M. Byrne déclare ne pas vouloir insister sur ce point.

M. Lardy croit pouvoir déduire des observations de M. Renault que, d'abord, les

aéronefs militaires, de police et de douane ne pourraient franchir les frontières qu'avec une autorisation spéciale; qu'ensuite, des aéronefs publics desservant des lignes internationales de communications auraient besoin d'une concession résultant de conventions entre les États intéressés, et qu'enfin, l'aéronef public scientifique serait traité comme aéronef privé ne jouissant pas d'exterritorialité. Mais alors il se demande quel sera le critérium pour reconnaître le caractère public de ces aéronefs scientifiques. Il déclare ne pas comprendre non plus pourquoi on ne demanderait pas une autorisation spéciale pour ces aéronefs voulant aller à l'étranger, comme cela a lieu fréquemment en matière d'expéditions scientifiques précisément en vue de faciliter les missions de ce genre.

Pour M. Renault, la question n'a pas une grande importance. Mais la situation des aéronefs scientifiques peut être fixée : à la Conférence de la paix de La Haye, on s'est bien occupé des navires chargés d'une mission scientifique pour leur accorder certains privilèges. Il serait peut-être utile d'énumérer expressément les catégories d'aéronefs qui ne seraient admis à l'étranger qu'avec une autorisation préalable.

M. Paul Fauchille répond à M. Lardy qu'il n'y aura pas de difficulté à distinguer les différentes classes d'aéronefs publics; ils porteraient des pavillons de différente forme. On a reconnu que tous les aéronefs, sans distinction, devraient porter une marque nationale. Les aéronefs publics devront avoir en plus un pavillon national. Or il est facile de distinguer les aéronefs militaires, de police et de douane, des aéronefs publics : les premiers porteraient une flamme militaire, les seconds un pavillon d'une autre forme.

Le Président passe ensuite à la question des aéronefs militaires.

Il propose d'ajourner la discussion des points les plus importants, c'est-à-dire de l'admission des aéronefs militaires en pays étranger et de leur exterritorialité, afin que les Délégations puissent profiter encore des conseils de leurs membres militaires, qui doivent se réunir avant la prochaine séance pour échanger leurs vues sur les questions militaires fondamentales.

Cette proposition est adoptée.

Le Président constate que c'est l'opinion unanime de la Commission que les privilèges accordés aux autres aéronefs publics devraient être reconnus par les mêmes raisons aussi aux aéronefs militaires, c'est-à-dire que les aéronefs militaires ne devraient pas être tenus d'avoir un permis de navigation et des brevets d'aptitude pour leur équipage, et de plus qu'on ne pourrait imposer à un État l'obligation de publier et de communiquer à un autre État ses listes des aéronefs militaires; une telle publication serait en vérité la publication d'une partie du plan de mobilisation.

Pour l'enregistrement des aéronefs militaires, le Président estime qu'il n'y aura pas lieu de l'exiger, parce que ces aéronefs seront inscrits sur des registres spéciaux dressés par les autorités militaires.

Enfin le Président attire l'attention de la Commission sur quelques propositions spéciales faites par le Mémorandum allemand et par le Mémorandum français. Il expose que le Mémorandum allemand veut que les aéronefs militaires portent comme marque nationale le signe de souveraineté de leur État. Il s'agit d'une question à traiter en même temps que la question de la marque nationale des autres aéronefs publics après que la quatrième Commission aura terminé sa discussion sur ce point. De plus, le Mémorandum allemand veut donner à l'aéronef militaire la faculté d'adresser les avis, prévus dans la Convention, non seulement à l'autorité de police, mais aussi à l'autorité militaire la plus proche.

Le Mémorandum français, enfin, exige que les aéronefs militaires ne soient pas soumis à la visite douanière qui peut avoir lieu au départ des aéronefs privés.

Avant de lever la séance, le Président déclare qu'il est nécessaire maintenant de procéder à la constitution du Comité d'examen. Il rappelle les paroles par lesquelles le Président de la Conférence a indiqué dans la séance d'inauguration la tâche des Comités d'examen. Il faudra que le Comité donne une réponse à chaque question du programme, en tenant compte, autant que possible, des différents systèmes développés dans les discussions. Cette tâche exige, d'une part, que chacun des différents systèmes ait, autant que possible, son représentant au Comité ; elle exige, d'autre part, que le nombre des membres ne dépasse pas la limite désirable pour le travail de rédaction.

Le Président propose donc à la Commission de composer le Comité de cinq membres, ainsi qu'on l'a fait pour les autres Commissions :

M. Fauchille, comme rapporteur de la Commission, en ferait partie de droit;

Les autres membres seraient M. Byrne, de la Délégation de la Grande-Bretagne, M. van der Linden, de la Délégation des Pays-Bas, et M. Cold, de la Délégation du Danemark ; enfin, si la Commission autorise son Président à en faire partie, à raison de sa qualité, le nombre de cinq membres serait atteint.

Le Président exprime l'espoir que le Président de la Conférence voudra bien surveiller les travaux du Comité et que le général Eichholtz, qui a le grade le plus élevé parmi les Délégués militaires, acceptera de prêter au Comité, pour tout ce qui touche aux questions militaires, son assistance comme expert compétent.

Ces propositions sont adoptées.

La séance est levée à 6 heures et demie.

Les Secrétaires,

Rey.

Baron de Hahn.

de Zuylen.

Le Président,

Kriege.

PREMIÈRE COMMISSION.

SIXIÈME SÉANCE.

MERCREDI 1er JUIN 1910 (SOIR).

Présidence de M. KRIEGE.

La séance est ouverte à 3 heures.

Question XV (Suite.)

Le Président rappelle que, dans la dernière séance, les deux questions fondamentales concernant les aéronefs militaires avaient été ajournées, parce que les délégués militaires avaient exprimé le désir d'échanger leurs vues au sujet de leurs différentes manières d'envisager ces questions. La réunion des délégués militaires ayant eu lieu, il faut examiner : 1° l'admission des aéronefs militaires à la navigation aérienne internationale; 2° le régime auquel ils seront soumis pendant leur séjour dans les limites et au-dessus d'un territoire étranger.

Sur le premier point les Mémorandums se prononcent comme suit :

a) Les Mémorandums de la Russie et de la Bulgarie proposent d'exclure de la Convention les aéronefs militaires et de régler par des Conventions spéciales leur voyage à l'étranger.

b) Le Mémorandum français et le Mémorandum italien (Ministère de la Guerre) exigent une autorisation préalable, le Mémorandum de la Grande-Bretagne une invitation expresse pour qu'un aéronef militaire puisse franchir la frontière d'un pays étranger.

c) Quelques autres Mémorandums exigent une autorisation pour l'atterrissage, sans parler de la circulation : ce sont les Mémorandums du Danemark, du Luxembourg et d'Italie (Ministère de la Marine).

d) Le Mémorandum allemand veut reconnaître à chaque État la pleine liberté de régler, en ce qui le concerne, la circulation des aéronefs militaires. Il pourra interdire l'atterrissage dans son territoire aux aéronefs d'un État et fermer à leur passage

l'espace aérien au-dessus de son territoire, tandis qu'il permettra cet atterrissage ou ce passage — soit d'une manière générale, soit en vertu d'une autorisation spéciale — aux aéronefs d'un autre État. Il ne prendra conseil à cet égard que de ses propres intérêts.

Cette autonomie comporte cependant un tempérament : il faut tenir compte des cas de nécessité. L'aéronef est, indépendamment de la volonté du commandant, entraîné par la force des vents au-dessus d'un État qui a interdit le passage des aéronefs militaires; cela ne pourra être regardé comme une violation des droits de l'État sous-jacent. L'aéronef a subi une avarie qui le met dans l'impossibilité de continuer sa route; on ne pourra alors lui refuser le droit d'atterrir et de reprendre l'air quand il aura été réparé. C'est là une règle qui trouve son analogie dans le droit, reconnu aux vaisseaux de guerre, d'entrer, en cas de force majeure, dans un port étranger où, autrement, ce droit leur serait refusé.

Lors de l'ouverture de la discussion sur cette question, M. le général Eichholtz (Russie) croit devoir constater que, d'après l'exposé donné par le Président, il résulte de la majorité des Mémorandums que les aéronefs militaires n'ont pas la faculté illimitée de franchir les frontières de leur État, sauf bien entendu les cas de détresse. Mais, comme les aéronefs militaires porteront toujours quelque marque extérieure établissant leur caractère quelle que soit leur forme, la courtoisie qui règne entre les États fera respecter ce signe d'une souveraineté étrangère. C'est pourquoi on attribuera à ces aéronefs les privilèges de l'exterritorialité en cas de détresse comme en cas de mission à l'étranger.

M. le capitaine Richard (France) fait remarquer que, lorsqu'un aéronef militaire qui a franchi la frontière invoquera la force majeure, il faudra toutefois faire une enquête pour constater qu'il s'agit bien d'un cas de détresse.

M. Byrne (Grande-Bretagne) est d'accord avec lui. A son avis, la situation d'un aéronef militaire qui, pour une raison de force majeure, franchirait les frontières sans autorisation préalable, est toute différente de celle d'un aéronef militaire qui se trouve en mission à l'étranger. Dans le premier cas, il faudra que l'aéronef prouve que, en réalité, il possède le caractère militaire. Le pavillon de l'État étranger ne semble pas être une garantie suffisante.

Le Président fait remarquer que, d'après ce que l'on a résolu dans la première séance, l'aéronef militaire devra toujours être porteur d'une commission donnée par l'État au commandant.

M. Renault précise l'observation présentée par le capitaine Richard. Il ne s'agit pas de savoir si l'aéronef militaire dépassant la frontière sans autorisation préalable a vraiment le caractère militaire, mais seulement si sa présence au-dessus et dans les limites d'un territoire étranger peut être justifiée par des raisons de force majeure. Il y aura alors sur ce point probablement une enquête faite par les autorités locales

et précédée d'un échange d'explications avec le commandant de l'aéronef. Si la force majeure est établie, l'aéronef aura droit aux privilèges d'exterritorialité; si elle n'est pas établie, on ne reconnaîtra pas à l'aéronef ces privilèges.

Sur une question de M. van der Linden (Pays-Bas), le Président déclare que, pour le moment, on ne parle pas des aéronefs de police, mais exclusivement des aéronefs militaires.

Il passe ensuite à la question de savoir à quel régime les aéronefs militaires seront soumis pendant leur séjour à l'étranger, en d'autres termes, s'ils jouissent des privilèges de l'exterritorialité.

Les Mémorandums donnent à cette question les réponses suivantes :

Les Mémorandums de l'Allemagne, de la Bulgarie, du Danemark, de la Grande-Bretagne, du Luxembourg, de la Russie et de l'Italie (Ministère de la Marine) accordent l'exterritorialité aux aéronefs militaires. Les Mémorandums de l'Autriche-Hongrie, de la France, de la Suisse et de l'Italie (Ministère de l'Intérieur) ne veulent pas reconnaître l'exterritorialité à ces aéronefs.

Le Président expose ensuite que, selon l'avis de la Délégation allemande, le principe de l'exterritorialitéest basé sur les considérations suivantes :

Tout comme les bâtiments de guerre, les aéronefs militaires constituent une partie de la force armée et représentent l'État dont ils relèvent. A l'instar de ce qui est admis pour les vaisseaux de guerre, on devra donc reconnaître que les aéronefs militaires participent à l'indépendance de leur État et ne peuvent être soumis à une autre juridiction. D'une manière générale, les aéronefs militaires jouiront alors dans les limites et au-dessus des États étrangers du privilège de l'exterritorialité. Il faut se rendre compte de la portée exacte de ce principe.

1° Un vaisseau de guerre qui voudrait pénétrer dans un port, au mépris d'une interdiction prononcée par l'État dont relève ce port, commettrait une violation de territoire. Un pareil acte ne saurait créer aucun privilège : le vaisseau n'a pas droit à l'exterritorialité et l'État peut user, envers lui, des mesures de rigueur qu'il juge utiles. La situation serait identique lorsqu'un aéronef militaire voudrait pénétrer dans un espace aérien dont l'accès lui est interdit par l'État sous-jacent ou atterrir dans un territoire où il n'a pas le droit de le faire : l'aéronef ne peut se réclamer de l'exterritorialité. L'État reste maître de ses actions. En dehors des mesures autorisées par le droit des gens vis-à-vis de l'État dont dépend l'aéronef, il pourra appliquer à cet aéronef ou à son équipage les sanctions prévues par la loi du pays.

Qu'adviendra-t-il lorsqu'un aéronef qui, par exemple, atterrit dans un territoire fermé aux aéronefs militaires, déclare y avoir été forcé par un cas de nécessité. Comme M. Renault l'a fait remarquer précédemment, l'atterrissage, en ce cas, est légitime et l'aéronef a droit à l'exterritorialité. Il est illicite et ne confère pas le privilège de l'exterritorialité si l'aéronef ne se trouvait pas en présence d'un cas de force majeure. L'État, dont les lois et les intérêts pourraient avoir été lésés par le fait en question, aura le droit d'en vérifier la nécessité. C'est ce qui a été déjà dit par M. Renault.

2° En ce qui concerne les conséquences du privilège d'exterritorialité, appartenant aux aéronefs militaires, on peut dire que ce privilège comporte l'exemption de la juridiction civile et criminelle des tribunaux du pays et de l'action des autorités de ce pays en matière de police. L'immunité s'étendrait aux membres de l'équipage même lorsqu'ils ont quitté la nacelle, pourvu, toutefois, qu'ils continuent à former un corps distinct; elle couvrirait aussi une personne qui, dans l'exercice de ses fonctions, devrait s'éloigner du lieu de l'atterrissage, par exemple, le commandant qui irait se présenter devant l'autorité militaire du pays. Toutefois, il est évident que l'État ne saurait être tenu de tolérer que les aéronefs commettent, à la faveur de cette immunité, des actes préjudiciables à la sécurité de l'État ou qui comportent un grave danger pour les habitants. Le droit de conservation de l'État reste intact. Celui-ci pourra prescrire à l'aéronef les conditions qui s'imposent soit pour garantir les intérêts de la défense nationale ou de la santé publique, soit pour parer à un péril imminent qui menace les personnes ou les biens de ses habitants, et il sera libre d'assurer le respect de ces prescriptions par tous les moyens dont il dispose.

M. Renault estime qu'en ce qui concerne la reconnaissance de l'exterritorialité aux aéronefs militaires, il faut distinguer suivant les cas. Et, avant d'entrer dans l'examen des différentes hypothèses qui peuvent se présenter, il est nécessaire de poser, en principe, qu'un aéronef militaire ne peut franchir la frontière d'un État étranger sans une autorisation expresse de cet État. Le principe admis, il faut voir ce qu'il y a lieu de faire dans les cas où l'un de ces navires aériens est amené à entrer en territoire étranger.

Qu'on suppose en premier lieu que l'aéronef militaire réponde à une invitation, qui lui a été adressée par l'État étranger. Dans ce cas, il est impossible de lui refuser l'exterritorialité et cela pour deux motifs : 1° d'abord l'État étranger aura été consulté et aura pu se rendre compte des conséquences possibles de cette visite. De plus, s'il invite des navires aériens étrangers, c'est qu'il a confiance en eux; 2° d'un autre côté, l'acceptation de l'invité équivaut de sa part à une promesse implicite et non douteuse de loyauté. Donc, d'un côté, le fait d'inviter l'aéronef, de l'autre, le fait d'accepter cette invitation, créent une situation régulière qui s'oppose au refus de l'exterritorialité à l'aéronef étranger.

Cette exterritorialité s'entendra, non pas des privilèges personnels accordés sous ce nom aux diplomates, mais de ceux qui sont reconnus par exemple à un détachement militaire étranger, qui est admis sur le territoire. L'aéronef a son autonomie : on ne pourra y perquisitionner ni prendre des mesures contre l'équipage, à condition toutefois que cet équipage continue à rester en service commandé. Si, par exemple, des membres de la mission se séparent du groupe, et commettent des crimes et des délits, ils ne continueront pas à jouir de l'exterritorialité et tomberont sous le coup des lois locales. Mais il ne faut pas exagérer la notion de groupement indispensable à la reconnaissance des privilèges précités. Si, par exemple, un homme du bord se détache pour avertir les autorités du pays, il continuera à jouir de l'exterritorialité : sa mission officielle n'est pas interrompue.

En résumé, l'exterritorialité sera reconnue aux aéronefs militaires invités par un État.

Mais d'autres hypothèses peuvent être envisagées : d'abord, celle d'un aéronef militaire qui pénètre dans un pays étranger, volontairement et sans autorisation de ce pays. Il est évident qu'on ne peut alors lui reconnaître aucun privilège.

Un autre cas encore peut se présenter, celui où le navire aérien est entraîné accidentellement en territoire étranger. Cet aéronef, ayant pour lui l'excuse de la force majeure, doit, semble-t-il, jouir des mêmes avantages que l'aéronef invité.

Toutefois, étant donné l'irrégularité de sa situation, il devra justifier des événements qui ont amené cette incursion involontaire. L'autorité locale aura le droit de faire une enquête aux fins de savoir si sa prétention est justifiée et ce n'est qu'après justification du cas de force majeure que l'exterritorialité sera reconnue à cet aéronef.

M. le général Eichholtz propose d'interdire aux aéronefs militaires en mission l'étranger de porter à bord des explosifs.

M. Renault demande au délégué russe quel est le but de cette restriction.

M. le général Eichholtz répond que cette mesure est inspirée dans un but de précaution contre des accidents qui pourraient se produire.

En effet, les règlements militaires peuvent prescrire que l'aéronef ait à bord certains explosifs. S'il en est ainsi, ces aéronefs doivent toujours les avoir dans leur équipement, tout comme un navire porte ses canons et ses munitions. Il est d'autant plus désirable d'interdire l'existence d'explosifs à bord d'un aéronef en mission que les explosifs modernes peuvent souvent éclater accidentellement. Il y a là une mesure de précaution parfaitement justifiable.

M. Renault reconnaît que l'interdiction dont il s'agit devrait s'appliquer au cas où les règlements militaires de l'aéronef prescriraient le port des explosifs.

M. Weiss (France) fait observer que cette interdiction ne doit pas nécessairement être inscrite dans la Convention : elle pourrait être formulée dans l'invitation adressée par un État à l'État étranger.

M. Lardy (Suisse) déclare que, d'après ses instructions, il ne peut admettre qu'un aéronef militaire franchisse la frontière avant d'avoir demandé et obtenu l'autorisation de l'État intéressé. De plus, s'il vient à l'étranger muni d'une autorisation en règle, jouira-t-il de l'exterritorialité?

Dans le cas d'une invitation, cette question pourra se régler par l'invitation même, et il est clair que la courtoisie la fera accorder.

Dans le cas où l'aéronef militaire franchirait volontairement le territoire sans autorisation, il y aurait là une violation de frontière qui, loin de donner lieu à des privilèges, entraînerait des réclamations diplomatiques et la punition des coupables.

Mais que décider dans le cas de détresse si une force majeure a poussé l'aéronef au delà des limites du territoire? La Délégation suisse n'est pas munie d'instructions sur ce dernier point, mais elle estime que les plus grands égards sont dus à ce navire, à condition toutefois qu'il justifie des circonstances qui l'ont amené malgré lui à violer la frontière.

Le Président demande à M. Lardy si son opinion est bien de ne reconnaître l'exterritorialité qu'à titre de courtoisie.

M. Lardy confirme cette interprétation et dit que ses instructions sont si rigoureuses sur ce point qu'il les a un peu dépassées en disant que la reconnaissance de l'exterritorialité sera une question de courtoisie à l'égard des naufragés reconnus comme tels, de même qu'à l'égard d'invités.

M. Byrne appuie l'opinion de M. Lardy et fait observer qu'il y a deux manières d'entendre l'exterritorialité : 1° l'accord par une convention générale pour accorder l'exterritorialité aux aéronefs étrangers; 2° le système qui consisterait à donner aux aéronefs étrangers une permission spéciale ou générale.

La Délégation britannique préfère ne pas affirmer le droit d'exterritorialité et propose la formule suivante :

Un aéronef public ne sera admis dans un pays étranger soit à naviguer, soit à atterrir, qu'en vertu d'une autorisation spéciale.

Le Président demande à M. Byrne si l'Angleterre accorderait l'exterritorialité aux aéronefs munis d'une permission en règle et quelle sera la situation faite aux navires aériens en détresse.

M. Byrne répond que, dans le premier cas, l'autorisation elle-même fixera les conditions auxquelles sera soumis l'aéronef ; quant aux cas de nécessité, on pourrait reconnaître aux aéronefs les privilèges de l'exterritorialité, mais seulement lorsqu'on aura établi le cas de force majeure.

M. le contre-amiral Gamble (Grande-Bretagne) confirme la déclaration de M. Byrne : il faudra une permission spéciale ou, en cas de force majeure, une enquête pour faire accorder l'exterritorialité.

M. le capitaine Richard fait observer que, du moment qu'on admet la nécessité de soumettre à une enquête les aéronefs étrangers en détresse, on méconnaît par là même le droit d'exterritorialité que certains réclament en leur faveur. En effet, dans l'enquête, on aura forcément à examiner les papiers de bord, les appareils, etc., actes absolument contraires aux privilèges d'exterritorialité.

S'il est juste d'exiger des aéronefs se disant en détresse la preuve du fait irrésistible qui les a poussés en territoire interdit, il est, de plus, nécessaire de distinguer différents cas de force majeure. Il y a, en effet, des hypothèses dans lesquelles la responsabilité du commandant de l'aéronef ne sera pas complètement à couvert, et ces hypothèses se présenteront encore assez fréquemment, le cas de force majeure absolue étant très rare. A la réflexion, il n'en existe même que deux : celui du ballon emporté par la tempête et celui du ballon captif amarré près de la frontière, qui

brise ses attaches. Dans ces deux cas, le commandant est dans l'impossibilité absolue de gouverner son aérostat. Son innocence est parfaite et il ne semble pas qu'on puisse refuser à l'aéronef l'exterritorialité.

Mais il y a des cas dans lesquels la force majeure actuelle est le résultat d'une faute ou d'une imprudence commise par l'équipage, et l'on peut citer comme exemple le ballon sphérique qui part de nuit, non loin de la frontière, avec un vent qui souffle vers le pays voisin. Si ce ballon est emporté en territoire étranger, il aura l'excuse de la nuit, qui ne lui a pas permis de distinguer les limites du pays, mais la valeur de cette excuse sera fortement atténuée par l'imprudence initiale du commandant. Il en sera de même du ballon dirigeable qui évolue trop près de la frontière et qui, à la suite d'une panne, est obligé d'atterrir en territoire étranger. Dans ces cas, il n'y aura pas lieu de reconnaître l'exterritorialité à l'aéronef.

Cette distinction entre les cas de force majeure absolue et partielle s'impose par le fait que, sans cette distinction, les aéronautes pourraient être tentés souvent de commettre de ces imprudences, qui leur permettraient de visiter le territoire étranger.

M. le capitaine Vassel (Autriche-Hongrie) rappelle que, dans sa réponse au questionnaire, l'Autriche-Hongrie a déclaré qu'elle ne voulait reconnaître l'exterritorialité à aucune catégorie d'aéronefs. Les raisons de cette décision sont les mêmes que celles développées par le Délégué de la Suisse.

Il n'y a aucune analogie entre les navires et les aéronefs. Sur mer, quand un navire de guerre entre dans un port, il y a des mesures de contrôle à son égard, tandis qu'il n'en existe pas toujours pour les aéronefs. Sur terre, si les troupes d'un État franchissent la frontière par erreur, elles sont toujours désarmées. Pourquoi traiter d'une manière différente les troupes qui arriveraient dans un État étranger par la voie aérienne? Les techniciens ne sont pas toujours du même avis en ce qui concerne la force majeure.

C'est pour toutes ces raisons que le Gouvernement austro-hongrois ne veut reconnaître les privilèges de l'exterritorialité à aucune catégorie d'aéronefs.

Quant à l'hypothèse d'une visite faite par un aéronef militaire sur invitation d'un État étranger, il semble naturel qu'on lui reconnaisse l'exterritorialité dans cet État par courtoisie.

M. le colonel Schaeck (Suisse) attire l'attention de la Commission sur un cas intéressant : un aéronef militaire atterrit à l'étranger par suite d'un cas de force majeure. Son commandant peut avoir intérêt à ce que les autorités étrangères ne viennent pas visiter sa nacelle parce qu'elle contient des appareils ou des instruments dont le secret est nécessaire à la défense nationale. Il estime que la courtoisie des autorités chargées de l'enquête sur les causes d'atterrissage doit respecter le désir du commandant dans la mesure du possible.

Le Président émet des doutes sur le point de savoir si cette question pourrait aboutir à des résultats pratiques: il ne conviendrait peut-être pas de l'inscrire dans la Convention.

M. le colonel Schaeck répond qu'il est de l'avis du Président, mais qu'il a tenu à signaler cette situation à la Commission afin qu'il reste trace de ce vœu dans le résumé analytique de ses travaux.

M. le capitaine Richard voudrait faire une observation relativement à l'enquête des autorités étrangères pour établir la force majeure. Si l'aéronef contient des photographies, l'État où a lieu l'atterrissage doit avoir le droit de vérifier les clichés en les faisant développer. Si les photographies sont interdites, l'État doit les saisir; si elles ne l'intéressent pas, l'État doit les restituer au commandant.

M. le général Eichholtz rappelle que la question posée par le capitaine Richard a été résolue par la troisième Commission dans le sens demandé par celui-ci.

Le Président passe à la question des aéronefs de police qui ont été spécialement visés dans le Mémorandum de la France. Il demande quelles conséquences le Gouvernement français entend tirer de l'assimilation des aéronefs de police aux aéronefs militaires. Sans doute, il ne veut pas leur accorder l'exterritorialité.

M. Renault déclare que la France ne fait pas de différence entre les aéronefs de police et les aéronefs militaires. Tout ce qui constitue la force publique d'un État doit rester dans l'atmosphère de cet État sans pouvoir passer la frontière. La Délégation française n'insiste pas pour faire accorder l'exterritorialité aux aéronefs de police.

M. van der Linden veut demander une explication au sujet de l'article 35 du projet de convention du Gouvernement allemand, dont le paragraphe 2 est ainsi conçu : « *Toutefois, dans le cas d'une guerre, un État contractant neutre ne pourra traiter les aéronefs militaires d'un belligérant contractant sur un pied moins favorable que les aéronefs militaires de la partie adverse* ». Sans discuter l'utilité de cette disposition, il demande pourquoi elle a été introduite dans le projet puisqu'il est convenu que le cas de guerre est réservé.

Le Président répond que le Mémorandum allemand laissant à chaque État le droit de régler comme il le voudra les conditions d'accès des aéronefs militaires étrangers dans son atmosphère, la restriction visée par M. van der Linden a pour but, en cas de guerre, d'empêcher les neutres de se départir d'une stricte égalité entre les deux belligérants. Mais, si M. van der Linden est choqué par cette disposition, rien ne s'oppose à ce qu'on élimine toute règle à ce sujet du projet allemand, en insérant les éclaircissements désirables dans le rapport.

M. Meili (Suisse) propose d'insérer dans le préambule de la Convention qu'on se propose d'établir que celle-ci ne concerne que le temps de paix.

M. Renault trouve cette formule trop générale. La Convention s'applique même en temps de guerre aux rapports des neutres entre eux. Cela paraît indiscutable.

Quant aux rapports des belligérants et des neutres, la Convention s'appliquera encore, mais elle sera dominée par les règles générales de la neutralité : les neutres devront tenir compte de la nécessité d'impartialité.

Il y a donc des distinctions à faire. La guerre ne faisant pas cesser la Convention, si l'on dit que celle-ci ne s'applique pas en temps de guerre, on va trop loin. Il conviendrait d'adopter une formule analogue à celle qui se trouve dans l'article 15 de la Convention sur la protection des câbles sous-marins, d'après lequel la Convention n'a pas pour effet de restreindre la liberté d'action des belligérants.

M. le général Eichholtz constate que, d'après le projet allemand qui prévoit le cas de guerre, les neutres sont tenus à avoir la même façon d'agir pour les deux belligérants. Si l'on admet cette règle, il faut également admettre des règles analogues à celles qui sont posées dans les articles 17 à 20 de la Convention de la Haye de 1907 sur les droits et devoirs des puissances neutres en cas de guerre maritime relativement au droit d'asile et au ravitaillement. Une différence s'imposerait cependant : c'est que les dispositions de la Convention de la Haye relatives aux ports neutres devraient s'appliquer à tout le territoire neutre.

Il faut observer encore qu'en cas de guerre certaines restrictions sont apportées au trafic des chemins de fer. Lorsqu'il existera des lignes de navigation aérienne concédées, il faudra faire les mêmes restrictions, parce qu'il peut être très important au point de vue stratégique de restreindre ce mode de locomotion même avant la guerre.

M. Lardy croit qu'on pourra tenir compte des observations de M. van der Linden dans la rédaction. Si la Conférence adopte la proposition d'interdire aux aéronefs militaires de franchir la frontière sans invitation, les restrictions prévues par le projet allemand pour le cas de guerre disparaissent.

M. le capitaine Richard fait observer que, d'après l'article 36 du projet allemand, dans les cas où la Convention prévoit des avis à adresser par le commandant de l'aéronef à l'autorité de police la plus proche, ces avis devront, si l'aéronef est militaire, être adressés à l'autorité militaire la plus voisine. Les Délégués militaires ont reconnu la nécessité d'apporter un correctif à cette disposition : ce n'est pas à l'autorité militaire qu'il faudrait donner ces avis, parce que la police est entre les mains de l'autorité civile. L'autorité militaire devrait seulement être avisée par la police afin de procéder à l'enquête.

Le Président répond que les circonstances détermineront la conduite du commandant de l'aéronef. Il va de soi que le commandant ne s'adressera pas à l'autorité de police, mais à l'autorité militaire, si celle-ci se trouve être la plus proche.

Le Président déclare ensuite que la discussion des questions qui figuraient au programme de la première Commission est terminée.

Le Comité d'examen va se réunir pour arrêter la rédaction de textes à soumettre à la Commission. Lorsque son travail sera achevé, le Président convoquera la Commission pour discuter son projet.

Sur la proposition de M. Byrne, les membres de la première Commission remercient le Président pour la compétence et la conscience avec lesquelles il a dirigé leurs travaux.

La séance est levée à 6 heures.

Les Secrétaires,

Baron de Hahn.
de Zuylen.
Rey.

Le Président,

Kriege.

PREMIÈRE COMMISSION.

SEPTIÈME SÉANCE.

JEUDI 9 JUIN 1910. (SOIR.)

Présidence de M. KRIEGE.

La séance est ouverte à deux heures trois quarts.

Le Président expose que le Comité d'examen constitué par la Commission a terminé ses travaux, à l'exception de la Question XV concernant les aéronefs publics, dont l'étude a été ajournée pour attendre les résolutions des autres Commissions sur cette matière.

Le Comité d'examen présente à la Commission des règles qui pourraient être insérées sous forme d'articles dans la Convention (voir l'Annexe I).

L'ordre des articles de la Convention ne sera pas nécessairement le même que celui dans lequel ces règles sont présentées. Pour ne pas empiéter sur les décisions de la Commission de rédaction, le Comité a suivi l'ordre du questionnaire.

De plus, le Comité d'examen insiste pour que l'on ne considère ses résolutions que comme n'étant, en quelque sorte, que provisoires. La compétence des différentes Commissions n'ayant pu être délimitée d'une manière absolue, il pourra se faire que les résolutions d'une Commission soient en contradiction avec celles d'une autre. Dans ce cas, il faudra trouver moyen de concilier leurs résolutions, ce qui sera la tâche de la Commission de rédaction ou de la Conférence elle-même.

Quant à l'idée qui a inspiré le travail du Comité d'examen, elle est la suivante :

Le Comité a essayé de trouver ce qu'on peut appeler la *media sententia*, c'est-à-dire d'établir des règles tenant compte, autant que possible, des différents points de vue déveoppés dns les discussions de la Commission. Il fal lait cependant donner des réponses décisives aux questions du programme et, par suite, on n'a pu éviter de poser

nettement des principes. Mais le Comité s'est efforcé de donner à l'énoncé de ces principes une rédaction satisfaisante et d'apporter quelques atténuations à leur rigueur qui lui permettent d'espérer que toutes les Délégations seront en mesure d'adhérer aux règles proposées.

Question I.

En ce qui concerne la Question I, les résolutions adoptées par le Comité d'examen ne sont que l'expression exacte des sentiments dont la Commission elle-même était animée lors de la discussion de ces points.

M. le Capitaine Zlataroff (Bulgarie) attire l'attention de la Commission sur les définitions des différents aéronefs telles qu'elles ont été faites par le Comité d'examen dans les règles 1, 2, et 3 de la Question I et sur la rédaction de la règle 1 de la Question II. Les définitions données par le Comité d'examen lui paraissent incomplètes et la distinction entre les diverses catégories d'aéronefs lui semble peu précise. Il propose en conséquence la rédaction suivante :

Les aéronefs sont publics ou privés.

Les aéronefs publics sont ceux qui sont affectés au service d'un État contractant et se trouvent sous les ordres d'un fonctionnaire dûment commissionné de cet État.

Tous les autres aéronefs sont considérés comme privés.

Les aéronefs publics sont militaires ou de police.

Les aéronefs militaires sont les aéronefs publics qui se trouvent au service militaire et qui sont placés sous les ordres d'un commandant portant l'uniforme et qui ont à bord un certificat établissant leur caractère militaire.

Les aéronefs de police sont les aéronefs publics qui se trouvent au service de la police de sûreté publique, sanitaire et douanière.

A son avis, toutes ces définitions doivent être comprises dans un seul article et il n'y a pas lieu de les répartir en plusieurs règles.

Pour le deuxième alinéa de la règle 1 de la question II, il ne saurait approuver le classement des aéronefs proposé par le Comité d'examen, qui fait figurer les ballons dirigeables avant les ballons libres. A son avis, il conviendrait d'adopter le classement accepté par la quatrième Commission et de rédiger le deuxième alinéa de la règle 1 de la manière suivante :

Les aéronefs comprennent les ballons libres, les ballons dirigeables et les appareils d'aviation.

Enfin, il estime qu'il y aurait lieu d'intervertir l'ordre des alinéas de la règle 1 en indiquant d'abord le classement des aéronefs et ensuite les aéronefs auquel la Convention s'appliquera.

Le Président remercie le Délégué de Bulgarie de ses observations en faisant remarquer que ses propositions visent la rédaction des règles et non le fond. Aussi, ces observations seront-elles examinées avec soin, de même que les autres questions de forme, par la Commission.

M. Byrne (Grande-Bretagne) soumet à son tour à la Commission une observation que lui a suggérée la rédaction de la règle 2 de la Question I. Le texte de cette règle exige que les aéronefs militaires aient à bord un certificat établissant leur caractère militaire. La Délégation britannique voudrait que le certificat indiquât que l'aéronef est engagé au moment même dans les devoirs militaires, c'est-à-dire que non seulement le commandant a une commission dûment légalisée, mais encore qu'il agit actuellement en service commandé. M. Byrne se demande si cette idée est bien exprimée par le texte même de la règle 2.

Le Président répond que le Comité d'examen a entendu exprimer cette idée que l'aéronef au service militaire de l'État doit être actuellement engagé dans les devoirs militaires et que le commandant dûment commissionné a cet aéronef sous ses ordres. C'est ce que le certificat doit exprimer. Il est clair qu'il ne s'agit pas d'un aéronef faisant des promenades, mais d'un aéronef se livrant à des exercices purement militaires. Le texte définitif sera d'ailleurs établi par la Commission de rédaction.

Les règles 1, 2, 3, de la Question I sont adoptées sous réserve de leur rédaction.

Question II.

Le Président rappelle que la Commission n'était pas tout à fait d'accord sur les deux points fondamentaux de cette question : 1° une nationalité devait-elle être conférée aux aéronefs? 2° au cas où l'affirmative serait admise, quelles seraient les conditions de la nationalité des aéronefs?

Les objections contre la valeur du principe d'une nationalité des aéronefs, ont été mises en lumière également au sein du Comité, mais elles ont été écartées, au moins provisoirement, de sorte que le Comité est en mesure de proposer une solution de la question en faveur de la nationalité. Pour cette solution, le Comité s'est appuyé sur les propositions conformes des Mémorandums; mais il a aussi éprouvé le besoin d'atténuer, autant que possible, les objections des adversaires de la nationalité en donnant une interprétation authentique du principe de la nationalité des aéronefs afin de bien déterminer la portée de ce principe. Cette déclaration, qui fera partie du rapport et sera insérée au procès-verbal de la séance, est la suivante :

En proposant qu'un aéronef, pour tomber sous le régime de la Convention, doit avoir une nationalité, le Comité s'est laissé guider par les considérations suivantes :

1. *La nature même de la navigation aérienne exclut pour les États la possibilité de vérifier, au moment où un aéronef pénètre dans l'espace au-dessus de son territoire, que cet aéronef répond aux conditions indispensables dans l'intérêt de la sécurité générale. Il semble donc que, pour être admis à la circulation internationale, l'aéronef doit être placé sous le contrôle d'un État qui sera responsable envers les autres États de l'exercice consciencieux de ce contrôle. Il va sans dire que la responsabilité de l'État ne s'étend pas aux dommages causés par la force majeure ou résultant de la faute ou de la négligence des aéronautes seuls.*

2. *La contrepartie des obligations imposées à l'aéronef dans la circulation internationale est les droits qu'on lui reconnaîtra. Pour faire valoir ces droits, l'aéronef peut avoir besoin de la protection d'un État qui, dans les limites tracées par le droit des gens, ait qualité pour intervenir dans son intérêt auprès d'un autre Gouvernement. Ce rôle reviendra, tout naturellement, à celui des États qui sera chargé du contrôle de l'aéronef.*

3. *La responsabilité et le droit de protection, réunis dans les mains d'un seul et même Etat, constituent entre cet État et l'aéronef un lien analogue à celui qui existe entre le navire et l'État dont il porte le pavillon, et qu'on appelle la nationalité du navire. On pourra, sans inconvénient, se servir du même terme en parlant de la situation de l'aéronef vis-à-vis de l'État qui le contrôle et qui en est responsable.*

4. *La portée de la disposition qui reconnaît à l'aéronef un caractère national se borne à ces deux points : responsabilité et protection. On n'entend pas y rattacher d'autres conséquences. Notamment, la disposition ne préjuge en rien la solution des conflits de lois et de juridictions auxquels la navigation aérienne pourrait donner lieu en matière civile et pénale.*

En ce qui concerne les règles à suivre pour la détermination de la nationalité des aéronefs, le Comité a adopté le système intermédiaire qui donne à chaque Etat la triple faculté de conférer sa nationalité aux aéronefs, soit d'après la nationalité de leurs propriétaires, soit d'après leur domicile sur son territoire, soit d'après ces deux éléments. Si ce système a été adopté, ce n'est pas parce que les membres du Comité l'auraient jugé le meilleur d'après leurs différents points de vue, mais parce qu'il avait plus de chances d'être accepté par tous.

Ceux qui ont soutenu le critérium du port d'attache de l'aéronef comme élément décisif de sa nationalité constateront que le Comité a pris en considération leur point de vue; la disposition du deuxième alinéa de la première règle sur la Question supplémentaire de la compétence de l'État cherche à tenir compte de ce qu'il y a de raisonnable et de pratique dans le principe du port d'attache.

M. Paul Fauchille (France) voudrait attirer l'attention de la Commission sur deux cas qui ne sont pas résolus dans les règles établies par le Comité d'examen. Chaque État est libre de déterminer comme il lui plaît les conditions d'après lesquelles il entend conférer la nationalité aux aéronefs en s'en tenant, soit à la nationalité du propriétaire, soit à son domicile, soit à la nationalité et au domicile combinés. Or il y a des hypothèses dans lesquelles ces règles paraissent insuffisantes.

1er cas. Qu'on suppose un étranger sujet d'un État non signataire de la Convention, un Brésilien, par exemple. S'il est établi dans un pays qui accorde la nationalité aux aéronefs d'après le domicile de leur propriétaire, il pourra avoir un aéronef national. Mais si le pays n'accorde aux aéronefs la nationalité que d'après la nationalité du propriétaire, son aéronef ne pourra avoir de nationalité : en effet, dans le pays où il est domicilié, comme il n'est pas national, il ne peut faire donner la nationalité de ce pays à son aéronef; dans son pays d'origine, comme ce pays ne bénéficie pas des avantages de la Convention, il ne peut faire attribuer de nationalité à son aéronef.

Ces conséquences sont évidemment fâcheuses. Le moyen d'y remédier serait d'admettre une sorte de *naturalisation aérienne :* l'étranger, tout en conservant personnellement sa propre nationalité, ferait acquérir celle du pays de son domicile à son aéronef par une immatriculation de celui-ci dans ce pays. Ainsi, un Brésilien qui ferait immatriculer son aéronef en France lui donnerait la nationalité française, alors même que la France appliquerait la règle de la nationalité du propriétaire. Ce Brésilien serait ainsi, pour son aéronef devenu français, soumis à toutes les conditions et admis à tous les avantages de la Convention.

On pourrait obtenir ces conséquences par l'insertion dans la Convention d'un article ainsi conçu :

« *Dans les États contractants qui font dépendre la nationalité des aéronefs exclusivement de la nationalité de leur propriétaire ou cumulativement de la nationalité et du domicile de celui-ci, les étrangers n'appartenant à aucun des États contractants pourront acquérir pour leur aéronef la nationalité de l'État où ils sont domiciliés en le faisant immatriculer sur le registre de cet État.* »

2e cas. Une autre hypothèse peut se présenter dans les rapports des États signataires de la Convention. Si l'Allemagne admet, par exemple, le principe du domicile du propriétaire et la France celui de la nationalité du propriétaire, quelle sera la situation d'un Allemand domicilié en France quant à la nationalité de son aéronef? L'aéronef ne pourra avoir la nationalité française puisque son propriétaire est étranger, ni la nationalité allemande puisque son propriétaire n'est pas domicilié en Allemagne : il n'aura donc pas de nationalité. Aussi pourrait-on appliquer à cette hypothèse la même règle qu'à l'hypothèse précédente.

Le Président répond par les observations suivantes :

Quant au premier cas, celui du ressortissant d'un État non contractant, il touche à l'étendue de la Convention, ce qui rentre dans la compétence de la Commission de rédaction et de la Conférence plénière. Si on parvenait à étendre la Convention aussi aux ressortissants d'États non contractants domiciliés sur le territoire d'États contractants, ces étrangers recevraient avec la marque nationale du pays de leur résidence tous les bénéfices de la Convention, à la condition que l'État de leur résidence leur confère sa nationalité d'après le principe du domicile. Mais on conçoit qu'un État ne pourra jamais être contraint à introduire le principe du domicile dans sa législation seulement en considération des ressortissants d'États non contractants. D'ailleurs il n'est pas certain qu'on voudra aller si loin. Sans doute, le fait que tous les sujets d'un État non contractant ne jouissent pas toujours des avantages de la Convention peut être regrettable en lui-même; mais il aura pourtant l'heureux effet d'amener les États non contractants à adhérer à la Convention. C'est là le point de vue diplomatique et politique dont il faudra tenir compte.

En ce qui concerne le deuxième cas envisagé par M. Fauchille, il est vrai que dans des telles situations l'aéronef ne pourra pas avoir de nationalité; mais si cela a des inconvénients pour le propriétaire de l'aéronef, la faute n'en incombera pas à la Convention mais à l'État qui ne voudra pas pourvoir aux besoins et aux intérêts de ses propres ressortissants.

M. Paul Fauchille fait remarquer que, dans ces conditions, selon que la législation intérieure du pays où il est établi admettra le principe du domicile ou celui de la nationalité, le sujet d'un État non contractant jouira ou non des avantages de la Convention. Il y a là une inégalité choquante.

M. Renault répond que cela n'a rien d'extraordinaire, la situation des individus variant avec la diversité des législations locales. Ce sera à l'étranger à choisir pour s'y établir le pays dont la législation lui sera la plus favorable.

M. Lardy (Suisse) demande au Président si l'alinéa 1 de la règle 2 signifie que chaque État aura le droit de cumuler les systèmes du domicile et de la nationalité? Ainsi un Suisse domicilié à Paris aurait-il la faculté de faire immatriculer son aéronef en Suisse, au cas où sa législation nationale l'y autoriserait?

Le Président confirme cette interprétation et fait observer que la faculté laissée par la règle 2, alinéa 1, à chaque État de combiner les deux éléments aura cette double portée: l'État peut exiger que le propriétaire de l'aéronef soit à la fois national de l'État et domicilié sur son territoire; il peut se contenter que le propriétaire remplisse tantôt l'une tantôt l'autre de ces deux conditions.

M. Renault appuie les observations du Président et fait remarquer les difficultés de rédaction que soulève une indication précise de ces alternatives possibles. La Commission de rédaction devra essayer de trouver une rédaction qui mette mieux en relief les intentions du Comité d'examen et de la Commission.

M. Van der Linden (Pays-Bas) exprime tout d'abord sa reconnaissance au Comité d'examen pour le soin qu'il a pris de déterminer en quoi consisterait la responsabilité de l'État, ainsi que son droit de protection.

Il désire ensuite résumer les deux systèmes en présence, en ce qui concerne les conditions de l'immatriculation.

Il y a, d'un côté, le système allemand, qui exige comme condition de l'immatriculation la nationalité ou le domicile; il y a de l'autre côté, le système néerlandais, où la nationalité ne s'entend que du lieu où est faite l'immatriculation. On pourrait caractériser ces deux systèmes, en les appelant le *système-navire* et le *système-automobile*.

Les difficultés que soulève cette question sont triples :

1° En ce qui concerne la responsabilité de l'État et son droit de protection, il est certain que la définition authentique donnée par le Président, au nom du Comité, atténue considérablement les difficultés, et facilitera dans une grande mesure l'adhésion éventuelle du Gouvernement des Pays-Bas à un principe qu'il ne considère pas comme parfait, mais auquel il sacrifiera ses préférences par esprit de conciliation. Il tient pourtant à faire remarquer que, dans la mesure où disparaissaient les difficultés, s'évanouissaient en même temps les raisons particulières qui militaient en faveur du système. En effet, la responsabilité générale de l'État, qui consiste dans

une exécution consciencieuse de la Convention, est compatible aussi bien avec le système néerlandais qu'avec le système du Comité d'examen.

2° Il y a une autre question à envisager, celle de la compétence civile et pénale de l'État sous-jacent, spécialement en ce qui concerne les faits qui se passent dans l'atmosphère à bord de l'aéronef.

Si l'on accepte le *système-navire*, la question reste ouverte, et c'est bien là la solution la plus favorable qu'on puisse avoir dans ce système; le *système-automobile*, au contraire, tranche le problème : c'est l'État sous-jacent qui sera compétent, sans aucun doute.

3° Une troisième question est celle de l'application aux aéronefs du droit maritime international en temps de guerre, par exemple, pour le droit de capture des belligérants et les relations des neutres avec les belligérants. Si les questions relatives au temps de guerre sont réservées, comme il l'espère, à une Conférence ultérieure, ce sera quelque chose d'important de gagné.

Mais il ne faut pas s'y méprendre : les règles qu'on adoptera dès maintenant pour le temps de paix influeront sur celles qu'on arrêtera pour le temps de guerre: l'acceptation du principe de la nationalité des aéronefs en temps de paix préjugera son application en temps de guerre, ce qui sera regrettable.

Aussi, à son avis, le *système-automobile* est-il le plus libéral et le plus sage. Il aura donc le regret de voter à présent contre les propositions du Comité.

M. Lardy demande quelques éclaircissements sur la règle 2. Est-il bien entendu que c'est à la législation interne de chaque Etat contractant qu'il appartiendra de déterminer si l'immatriculation dépend de la nationalité ou du domicile du propriétaire? En supposant, par exemple, que l'Allemagne soit pour le principe de la nationalité et les Pays-Bas pour celui du domicile, un Allemand domicilié aux Pays-Bas pourra-t-il, s'il lui plaît, faire immatriculer son aéronef à Berlin? Et qu'arrivera-t-il en cas de conflit? Sera-ce une question d'antériorité d'immatriculation? Au contraire, l'Etat pourra-t-il imposer sa façon de voir, ou l'individu aura-t-il le choix du lieu de l'immatriculation?,

Le Président déclare qu'en ce cas le propriétaire de l'aéronef aura le droit de s'adresser aux autorités du pays de son choix, et que, dans l'exemple donné par M. Lardy, si le propriétaire de l'aéronef a opté pour l'inscription aux Pays-Bas, l'Allemagne ne pourra l'obliger à faire immatriculer l'appareil sur ses registres. Cela ressort de la règle 3.

M. Lardy fait observer que l'interprétation authentique du sens dans lequel il faut entendre le principe de la nationalité ayant été donnée par le Président, au nom du Comité d'examen, il serait désirable, non pas seulement de consigner ces déclarations au procès-verbal de la séance, mais d'en faire l'objet d'un protocole explicatif faisant partie de la Convention, et faisant foi comme la Convention elle-même.

Cette procédure a été suivie fréquemment dans des Conférences antérieures et elle a été employée notamment pour la Convention récente sur la traite des blanches.

M. Renault estime qu'il convient de réserver cette question pour la Commission de rédaction, qui appréciera s'il y a lieu d'employer ce procédé. Il tient à déclarer qu'il ne fait aucune objection à ce mode de procéder.

M. Lardy remercie M. Renault de sa réponse. Cette question de forme peut être importante.

M. Weiss (France) prie le Président de lui fournir quelques précisions sur les points suivants qui se rattachent aux règles 1 et 2.

1° Il est bien entendu que chaque État reste libre de ne pas conférer de nationalité aux aéronefs naviguant à l'intérieur du pays. Le régime de la nationalité n'est nécessaire qu'au point de vue international.

2° Pour le sens à donner au mot *domicile* faudra-t-il s'en rapporter à l'interprétation que le droit interne donne à ce terme ou le domicile ne devra-t-il pas s'entendre dans un sens plus large que celui admis en droit civil?

Le Président se déclare d'accord avec M. Weiss sur le premier point.

Quant au second point, il fait observer qu'un mot employé dans une Convention internationale ne peut être pris dans le sens propre à telle ou telle législation particulière. L'esprit des résolutions du Comité est de rattacher l'aéronef à un pays déterminé par des liens sérieux et étroits: on pourra, à la Commission de rédaction, chercher une formule qui exprime nettement cette idée.

M. dos Santos-Bandeira (Portugal) demande au Président quel est l'État qui sera considéré comme responsable, en cas d'accident occasionné par l'aéronef, et à qui incombent les responsabilités, si le dommage est dû non à un vice de construction de l'aéronef, mais à une faute personnelle des aéronautes.

Le Président répond que, dans le premier cas, ce sera l'État qui aura donné à cet aéronef sa nationalité, pourvu toujours que l'État ait manqué aux obligations à lui imposées par la Convention. Dans tous les autres cas, seul l'aéronaute ou le propriétaire de l'aéronef sera responsable.

M. dos Santos-Bandeira fait remarquer que si les résolutions proposées s'accordent à dire qu'un aéronef ne peut avoir deux nationalités, les règles énoncées permettent pourtant d'envisager l'éventualité d'un conflit de nationalités. On peut supposer en effet qu'un État impose sa nationalité aux aéronefs possédés par ses sujets, quel que soit le pays où ils résident, et qu'en même temps un autre État impose la sienne aux aéronefs dont les propriétaires sont domiciliés sur son territoire. Que décider dans ce cas?

Le Président déclare que le propriétaire qui aura son domicile dans un pays étranger pourra toujours opter entre les deux nationalités, sous la condition toutefois que la législation des deux pays la lui confère.

M. le Comte Wodzicki (Autriche) remarque que tous les Mémorandums sont d'accord pour exiger que les aéronefs possèdent une nationalité. Mais aucune des règles proposées n'oblige à en acquérir une.

Le Président répond qu'à son avis les Mémorandums qui exigent une nationalité n'envisagent que la navigation aérienne internationale; cette idée est contenue expressément dans le Mémorandum britannique.

M. le Comte Wodzicki demande si pourtant chaque État restera libre d'exiger la nationalité même pour la navigation intérieure.

Le Président confirme l'entière liberté des États à cet égard.

M. Lardy remercie le Président des explications qu'il a bien voulu fournir sur le sens de la règle 2 et remercie le Comité d'examen de proposer une transaction consistant à admettre parallèlement le système de la nationalité du propriétaire et le système du domicile. C'est une concession qui a sa valeur, mais qui entraînera forcément certaines complications. En tout cas, si ce compromis est adopté, il n'est pas trop tard pour insister encore une fois sur les avantages du système du port d'attache, assez semblable à celui du domicile, afin de mettre en mesure ceux qui, dans les Gouvernements et les Parlements, liront les procès-verbaux, d'apprécier les avantages du système du domicile et les dangers du système de la nationalité du propriétaire.

Le système du port d'attache est simple et il répond au besoin de sécurité des États.

Il est *simple* parce qu'en fait, les dirigeables et même les aéroplanes ont besoin de hangars importants pour partir et pour atterrir; c'est de là qu'ils partent habituellement et là qu'ils rentrent après leurs voyages. C'est là que se trouve leur pilote, c'est là qu'ils peuvent être soumis à des examens au point de vue de leur état de navigabilité et que les pilotes peuvent justifier de leurs aptitudes sous les yeux de leurs examinateurs. Avec le système du pays d'origine du propriétaire, on devra aller à l'étranger faire immatriculer un aéronef par des autorités qui ne l'ont jamais vu, lui faire délivrer un permis de navigabilité par des autorités qui ne l'ont jamais essayé, faire délivrer des certificats d'aptitude au pilote par des autorités qui n'ont jamais vu ce pilote... à moins que l'on ne veuille transporter à l'étranger l'aéronef et son personnel en vue de ces formalités.

Au point de vue de la *sécurité,* quel est l'État le plus intéressé au bon fonctionnement de l'aéronef? Est-ce la lointaine patrie de son propriétaire? N'est-ce pas plutôt le pays où l'aéronef circule journellement, d'où il part et où il revient? En fait, c'est au-dessus du territoire où l'aéronef a son port d'attache qu'il circule 99 fois sur cent; c'est seulement la centième fois qu'il circulera à l'étranger. C'est donc le pays du domicile de l'aéronef et non la patrie du propriétaire qui a intérêt à la délivrance, dans des conditions sérieuses, du permis de navigation et du certificat d'aptitude du pilote, parce qu'en cas d'accident ou de réclamation, 99 fois sur cent, ce seront les habitants de son territoire qui seront lésés.

Au point de vue de la police sous tous ses aspects, du contrôle périodique des moteurs, du contrôle de la moralité des pilotes, c'est le pays du port d'attache ou du domicile et non le pays d'origine du propriétaire qui est intéressé et qui a sur place les organes et les moyens de surveillance.

Devant les Gouvernements, devant les Parlements qui jugeront l'œuvre de la Conférence, devant l'opinion publique, est-il admissible, est-il pratique qu'il y ait dans chacune des capitales une foule d'aeronefs appartenant à des étrangers, inscrits à l'étranger, contrôlés ou censés contrôlés) par des autorités étrangères, pouvant se réclamer incessamment de la protection d'un consulat ou d'une ambassade, lorsque ces aéronefs vivent sur le sol de l'État, appartiennent à des étrangers qui y sont domiciliés, et devraient, semble-t-il, relever avant tout du contrôle de cet État, de sa surveillance, civile, administrative et pénale, avec un minimum d'immixtion étrangère.

Cette idée de patrie, de nationalité pour un aéronef s'explique par le souvenir de la navigation maritime ; les théoriciens ont, au début de la navigation aérienne, songé tout naturellement aux théories appliquées au navires de mer, mais la différence est fondamentale. Si l'on a attaché aux navires la notion de patrie et de pavillon, c'est parce qu'ils vivent généralement sur la mer, qui n'est à personne, tandis que l'aéronef passe presque tout son temps sur le territoire de l'État où il a son port d'attache. Les incidents de la navigation maritime n'ont, en règle générale, de portée que pour les poissons, et s'il y a des incidents à régler, comme on se trouve en pleine mer, on est obligé de recourir à un État quelconque, qui sera l'État dont le navire porte le pavillon. Pour l'aéronef, au contraire, il navigue dans le voisinage du territoire d'un État; au moindre incident, il est obligé d'atterrir sur le sol d'un État ; les accidents, les dommages atteignent non des poissons, mais les habitants d'un territoire, qui ont droit à la protection de l'État souverain de ce territoire. En théorie, il n'y a nul besoin d'une patrie pour un aéronef; il suffit qu'il puisse être identifié internationalement par l'État qui a besoin de l'identifier. Cet État sera rarement un État autre que celui du port d'attache, et c'est pour cela qu'on doit vivement désirer voir tous les Gouvernements donner la préférence au système du port d'attache ou du domicile sur le système compliqué de la nationalité du propriétaire, à ce système qui autoriserait de véritables flottes aériennes étrangères implantées sur notre territoire.

A titre de simple information, M. Lardy dépose une esquisse de rédaction préparée par son collègue M. le colonel Schaeck pour montrer qu'il n'est pas impossible ni difficile de formuler en articles de Convention le principe du domicile. (V. ce texte à l'Annexe II.) Il ignore si son Gouvernement l'autorisera à accepter la transaction suggérée par le Comité d'examen, et qui semble seule aujourd'hui permettre d'éviter l'échec de la Conférence. Peut-être que l'avenir permettra la navigation aérienne au-dessus des mers; dans ce cas, il n'est pas impossible qu'une partie des considérations qui précèdent perdent de leur force, mais actuellement, il suffit de visiter un aérodrome pour se convaincre qu'un aéronef est avant tout un automobile qui vole au-dessus du territoire, et non pas un navire qui vogue sur la mer libre. Même dans cette éventualité, rien n'empêcherait de rattacher l'aéronef au port du domicile et non à la patrie de son propriétaire.

Telles sont les considérations pratiques et de sécurité générale sur lesquelles M. Lardy ne peut s'empêcher d'attirer encore une fois l'attention de la Commission,

dans l'espoir qu'elles pourront être entendues par les Gouvernements lorsqu'ils auront à faire leur choix entre le principe du domicile et celui de la patrie du propriétaire d'un aéronef.

Le Président remarque que M. Lardy vient de défendre le principe du domicile, mais que les raisons qu'il vient d'invoquer pour les aéronefs pourraient s'appliquer également aux individus. Or, en droit international privé, la grande majorité des États de l'Europe s'est prononcée en faveur du principe de nationalité.

En outre, M. Lardy, en parlant des inconvénients du système de la nationalité, les a exagérés d'une manière qui, à ce qu'il semble, ne correspond pas aux réalités de la vie pratique. D'après les explications intéressantes de M. Lardy, on pourrait être tenté de croire que chaque État verra sous peu l'atmosphère dominant son territoire encombrée d'aéronefs étrangers dont les propriétaires résideraient sur son sol. Mais quel serait l'aspect réel des choses? En vérité, la patrie du propriétaire, son domicile et le port d'attache se trouveraient d'ordinaire réunis dans les limites du même État national de ce propriétaire; même on pourrait dire, en se servant des mots de M. Lardy, que 99 sur 100 des aéronefs stationnés sur le territoire d'un État appartiendront à des nationaux de celui-ci.

De plus, on ne veut introduire par la Convention une obligation pour chaque État de ne conférer sa nationalité qu'à l'égard de la navigation aérienne internationale; et enfin les deux systèmes de la nationalité et du domicile du propriétaire sont pris en considération d'une façon si égale dans la règle en question que l'expérience elle-même montrera le mieux lequel des deux sera le plus pratique, le plus approprié à la circulation aérienne. Seulement, il ne faut jamais oublier qu'aucun des deux systèmes n'empiète nullement sur le contrôle de police à effectuer par l'État à l'égard de tous les aéronefs nationaux ainsi qu'étrangers qui se trouveront dans les limites ou au-dessus de son territoire.

M. Lardy répond que, personnellement, il est partisan du système de la nationalité en droit international privé; mais quand il s'agit de dommages, de quasi-délits ou d'accidents, la question de nationalité importe peu, l'affaire est tranchée par le juge du lieu ou par celui du domicile.

Ce qui a guidé les États favorables au système de la nationalité de propriétaire, c'est le désir d'assimiler le régime des aéronefs à celui des navires.

Cette tendance, qui se comprenait lors de la création des dirigeables, a dominé jusqu'à l'apparition des aéroplanes : elle n'est pourtant pas justifiée.

Les aéronefs circulent presque toujours au-dessus du territoire d'un État, et sont sujets à causer fréquemment des dommages aux personnes, aux biens, ou à la sécurité d'un pays.

La situation est toute différente pour les navires qui voyagent normalement dans la pleine mer qui n'est soumise à aucune souveraineté, et doivent de ce chef être rattachés à une nationalité.

Si l'on veut chercher des analogies pour les aéronefs, c'est plutôt dans le régime des automobiles que dans celui des navires qu'on les trouvera.

M. Renault constate que M. Lardy, tout en se déclarant partisan du principe de la nationalité en droit international privé, a fait observer néanmoins que les dommages occasionnés par les particuliers étaient de la compétence du juge du domicile. Mais il en est de même pour les aéronefs. Si un aéronef allemand cause des accidents en France, il sera soumis à la juridiction française.

M. Lardy suppose le cas où quatre-vingt-dix-neuf pour cent des aéronefs allemands ayant leur port d'attache en France ne franchiraient pas la frontière, mais pour ces aéronefs la question n'a pas d'intérêt. Le Président a expliqué que les navires aériens qui ne veulent circuler que dans un pays n'ont pas nécessairement besoin d'avoir de nationalité. Ce n'est que pour les cas exceptionnels que la nationalité a de l'importance; pour les autres cas, on peut s'en référer à la législation interne.

En ce qui concerne l'échange des listes — si l'on décide ce principe — certains pourraient s'étonner que la liste fournie par un État contienne peu d'aéronefs inscrits, alors que le pays possède un nombre considérable d'aéronefs. Il n'y aurait de ce fait aucune dissimulation, les listes ne devant contenir que l'inscription des aéronefs destinés à la navigation internationale.

Pour les autres, ils sont soumis aux règlements de police interne : s'ils venaient à franchir les frontières, sans avoir accompli les formalités prévues, ils seraient non pas hors la loi, mais hors la Convention, c'est-à-dire qu'ils ne pourraient revendiquer les avantages accordés par la Convention aux aéronefs immatriculés.

M. Surcouf (France), comme représentant des intérêts industriels français, aurait eu une tendance à préférer le système du domicile, préconisé par M. Lardy, au système de la nationalité. Le plus pratique, à son avis, eût été de ne pas parler du tout de nationalité, ainsi qu'on l'a fait pour les automobiles : cela aurait amené une grande simplication.

Ces réserves faites, il ne peut que reconnaître les réponses satisfaisantes que le Président a données aux intérêts qu'il représente et il rend hommage à l'esprit libéral avec lequel le Président suppose que le système de la nationalité devra être appliqué.

Le Président confirme l'avis de M. Lardy que le fait de la reconnaissance des deux principes de la nationalité et du domicile du propriétaire n'est pas écarté. Jamais l'État national ne pourra interdire à son ressortissant la circulation au-dessus de son territoire à raison du fait seul, que celui-ci s'est fait accorder à l'étranger un brevet d'aptitude.

M. le Contre-Amiral Gamble (Grande-Bretagne) demande, au sujet du dernier alinéa de la règle 2, si la proportion des deux tiers de la quote-part appartenant aux copropriétaires nationaux de l'État ou domiciliés dans cet État est définitivement arrêtée.

Pourquoi n'admettrait-on pas la moitié ?

M. Renault déclare que cette dernière proportion soulève quelques difficultés. Que décider s'il n'y a que deux copropriétaires ? C'est la raison qui a fait exiger

plus de la moitié, mais la France admettrait bien la règle de la moitié, qui est celle de sa législation maritime.

M. le Comte Wodzicki déclare que l'Autriche votera la règle 2 sous la condition suivante : la rédaction du premier alinéa sera modifiée de façon qu'il n'y ait aucun doute que l'État pourra choisir entre la nationalité du propriétaire et son domicile.

On procède au vote sur la *Question II :*

La règle 1 est adoptée, sauf l'opposition des Pays-Bas et l'abstention de la Suisse.

La règle 2 est adoptée, en réservant la question de la proportion de la part des copropriétaires, sauf l'abstention de la Suisse.

Sur la question réservée :

Sept États se prononcent pour les deux tiers :

Allemagne, Bulgarie, Danemark, Espagne, Italie, Pays-Bas, Suède.

7 États pour la moitié :

Autriche, Hongrie, France, Grande-Bretagne, Portugal, Roumanie, Russie.

1 abstention : la Suisse.

États non représentés : Belgique, Monaco, Serbie, Turquie.

Les règles 3 et 4 sont adoptées à l'unanimité.

1re Question supplémentaire.

Le Président déclare que, pour la première Question supplémentaire du programme, celle de la compétence de l'Etat, le Comité d'examen est tombé d'accord sur le système de centralisation : le même Etat qui donnera sa nationalité immatriculera l'aéronef, lui accordera le permis de navigation et délivrera le brevet d'aptitude à ses pilotes. Cependant, ce système de centralisation n'a pas été adopté par le Comité d'examen dans toute sa rigueur théorique ; le Comité a plutôt tenu compte, dans la mesure du possible, des idées et des observations émises de différents côtés.

En ce qui concerne d'abord l'immatriculation, on a fait remarquer avec raison que l'État, sur le territoire duquel se trouverait le port d'attache de l'aéronef, aurait un grand intérêt que ce fait fût porté à sa connaissance aussitôt que possible. Le Comité d'examen a tenu compte de cet intérêt de l'État en stipulant par la règle première, alinéa 2, que l'État contractant qui donnera sa nationalité à un aéronef stationné sur le territoire d'un autre État contractant sera tenu d'en aviser celui-ci immédiatement après l'immatriculation, quelle que soit l'autorité qui l'ait faite ; si c'est le consul, il donnera avis directement à l'administration locale compétente du pays de sa résidence, si c'est une autorité intérieure de l'État national, celui-ci communiquera le fait de l'inscription par la voie diplomatique à l'autre Etat intéressé. De cette manière, chaque État se trouvera en mesure de connaître tous les aéronefs étrangers qui ont leur port d'attache chez lui et auxquels il n'aura pas conféré sa nationalité ; des avis

qui lui seront communiqués il pourra instantanément composer une liste, liste spéciale d'étrangers, pour ainsi dire, qui, naturellement, n'aura pas de valeur internationale, mais qui ne servira qu'aux besoins de la police et de la défense nationale de l'État, où l'aéronef aura son port d'attache.

C'est, en outre, en matière des brevets d'aptitude que le Comité a jugé bon d'apporter des atténuations au principe de la stricte centralisation. Il y a lieu de constater, tout d'abord, que l'État, loin d'être obligé de ne délivrer des brevets qu'aux pilotes ayant la nationalité attribuée aux aéronefs, réserve sa pleine liberté de donner des brevets d'aptitude à ses nationaux et à des étrangers, comme bon lui semble. Mais, de plus, le Comité n'a pas jugé nécessaire que des pilotes, par exemple des aéronautes bien connus qui piloteront des aéronefs de nationalités différentes, soient munis d'une quantité de brevets; tout ce qu'il faut, c'est que l'État se réserve le droit de rendre exécutoires les brevets délivrés par un autre État. Il en résulte que, en procédant ainsi, l'État sera, dans une certaine mesure, responsable de la valeur du brevet, examinant, le cas échéant, les conditions dans lesquelles il aura été délivré par un autre État. Il ne s'agit donc pas d'un simple visa, mais plutôt de la délivrance d'un nouveau brevet.

Le Comité d'examen a cru devoir, en outre, accorder une autre facilité en permettant, en cas d'urgence, que seul le pilote possédât un brevet délivré par l'État national de l'aéronef, et en l'autorisant à choisir les membres de son équipage parmi des personnes brevetées par un autre État contractant.

Comme contre-partie du système de la centralisation des actes, le Comité d'examen a cru devoir déclarer obligatoire pour tous les États contractants la reconnaissance de l'aéronef nationalisé avec les permis et brevets qui lui auront été délivrés par l'État dont il a la nationalité. Mais, dans cet ordre d'idées, on a fait une observation qui a paru justifiée au Comité d'examen. Le ressortissant de l'État A serait reconnu par l'État B apte à piloter des aéronefs de la nationalité de ce dernier. Le pilote passerait avec un tel aéronef dans le territoire de l'État A et celui-ci voudrait interdire à son ressortissant en question le droit de conduire un aéronef au-dessus de son territoire pour telle ou telle raison personnelle. Il est évident que, dans ce cas, l'on ne pourra permettre au pilote d'invoquer en sa faveur une règle internationale; une telle attitude pourrait soulever des difficultés politiques et créer une situation inacceptable au point de vue juridique. On ne voudra certainement pas au moyen d'une Convention, donner le droit à chaque État d'intervenir entre un autre État contractant et ses ressortissants. Mais il faut toujours tenir compte de ce que ces observations n'ont de valeur que pour la circulation du pilote au-dessus du territoire de l'État national, mais non en ce qui concerne le territoire des autres États.

M. Lardy fait remarquer que la deuxième Commission, à raison de la compétence technique de quelques-uns de ses membres, a cru devoir examiner un certain nombre de points qui rentrent dans cette Question, supposant que la première Commission ne s'occuperait que de déterminer quel État était compétent. Par suite, un certain nombre de questions se trouveront à la fois étudiées par la première et par la deuxième Commissions. C'est à la Commission de rédaction qu'il appartiendra, à

son avis, de prendre, dans les travaux de l'une et de l'autre Commission, ce qui lui paraîtra le meilleur.

Le Président est de cet avis. Les résolutions que prend en ce moment la première Commission n'ont d'ailleurs qu'un caractère provisoire.

M. Lardy demande à poser encore une question. Le Comité d'examen a proposé une transaction entre le système de la nationalité et celui du domicile. Or, dans la règle 4, l'alinéa 2, qui permet à chaque État de ne pas reconnaître les certificats délivrés à un de ses ressortissants par un autre État contractant, lui paraît être, à première vue, la négation de la transaction. Un Serbe fait immatriculer son aéronef en Suisse : la Serbie pourrait lui retirer les permis et brevet délivrés par la Suisse. Ce serait en quelque sorte la punition du national qui aurait demandé des brevets à l'étranger. Ce résultat ne peut avoir été voulu par le Comité d'examen. Il semble qu'il y aurait une explication de cet alinéa qui rentrerait dans l'ordre des idées acceptées par la deuxième Commission. On doit se préoccuper, non seulement de l'aptitude professionnelle des pilotes, mais aussi de leurs conditions de moralité. L'État peut exiger que ses nationaux lui offrent des garanties individuelles d'honorabilité suffisantes pour leur permettre de naviguer dans son atmosphère : certains actes, indifférents au point de vue international, sont au contraire d'une importance capitale au point de vue national, la contrebande, l'espionnage, les manifestations anarchistes, par exemple. La règle 4, alinéa 2, a sans doute voulu donner au gouvernement dans ces cas le droit de ne pas laisser circuler au-dessus de son territoire des nationaux ayant obtenu des permis à l'étranger.

Le Président confirme l'avis de M. Lardy qu'il ne doit pas y avoir de négation de la reconnaissance réciproque des principes de la nationalité et du domicile, qui seraient établis dans les législations des différents États contractants. Si, de deux États, l'un a retenu comme critérium la nationalité du propriétaire, l'autre le domicile, un ressortissant du premier État, établi sur le territoire du second, pourra choisir pour son aéronef la nationalité de l'un ou de l'autre. Lorsqu'il se décide pour l'État où il est domicilié, l'autre ne pourra pas alléguer contre lui cette raison que, suivant sa loi nationale, ce n'est pas le domicile mais la nationalité du propriétaire qui détermine la nationalité de l'aéronef. Une telle allégation ne suffira pas pour motiver un refus de reconnaître les certificats.

D'autre part, les liens entre l'État et son ressortissant sont si étroits qu'il faudra toujours lui réserver la liberté d'exclure son propre national de la circulation aérienne entre ses limites et au-dessus de son territoire, pourvu seulement que l'État puisse invoquer en sa faveur des raisons personnelles pour agir ainsi.

M. Hennequin (France) pense que c'est une question délicate que de laisser à l'État la faculté d'apprécier dans quelles conditions il doit reconnaître les brevets obtenus par ses nationaux à l'étranger. Un critérium semble difficile à établir. Cependant, dans la Convention sur les automobiles, la question a déjà été résolue d'une manière satisfaisante; l'État peut ne pas reconnaître le certificat délivré à

l'étranger s'il est évident que les conditions dans lesquelles il a été obtenu ne sont plus remplies (art 3). C'est également ce qu'admet le projet allemand dans son article 10, et c'est la formule approuvée par la seconde Commission dans sa séance du 21 mai 1910.

Le Président ne croit pas que la règle posée dans l'article 10 du projet allemand soit suffisante pour répondre à toutes les observations. D'après cette règle, « les certificats délivrés par un État contractant... seront reconnus comme suffisants par tout autre État contractant *à moins qu'il ne soit évident que les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés ne sont plus remplies* ». Si les conditions sont les mêmes, l'État national n'a donc pas le droit de se refuser à reconnaître les certificats. Or, l'État pouvant avoir des raisons spéciales pour refuser sa reconnaissance, il faut laisser à chaque État le droit d'agir selon ce que lui commandent les intérêts supérieurs dont il a la charge.

M. Lardy constate que les deux Commissions ont travaillé séparément, mais la question discutée en ce moment par la première Commission est une question de police et non de technique.

La deuxième Commission avait pensé que le retrait des brevets pour des raisons de moralité n'aurait qu'un caractère territorial. On pourrait renvoyer à la Commission de rédaction le texte proposé à la première Commission, pour mettre en harmonie les propositions des deux Commissions, mais il désirerait que ce fût dans cet esprit que l'on rédigeât le deuxième alinéa de la règle 4.

De plus, les mots « *permis de navigation* » devraient disparaître de cet alinéa, car le permis de navigation n'a rien à voir avec cette question.

Le Président fait observer que la Commission de rédaction s'occupera de mettre en harmonie les décisions des première et deuxième Commissions. A son avis, on pourrait peut-être renoncer à appliquer aux permis de navigation la faculté pour l'État national de ne pas reconnaître les certificats délivrés par un État étranger.

M. Lardy ajoute que, pour ce qui concerne le permis de navigation, la deuxième Commission proposera aussi un texte, mais pour des motifs techniques.

M. le général Eichholtz (Russie) n'est pas de cet avis en ce qui concerne le permis de navigation parce que si ce permis s'applique à l'appareil, celui-ci est dans les mains du propriétaire. Or l'article en question visait le propriétaire sujet d'un État qui a obtenu un brevet dans un pays voisin. Un pays ne peut admettre, à sa frontière en état de paix, une avant-garde d'une flotte aérienne étrangère. Il maintient donc la règle posée dans l'alinéa 2 de la règle 4 comme une condition *sine qua non* en ce qui concerne les sujets de l'État.

Le Président répond que, si le pilote est national, l'État sera libre d'agir comme il l'entendra; si le pilote est étranger, l'État aura à sa disposition des mesures de police : il pourra l'expulser, lui refuser des passeports si l'État en exige des étrangers. Il paraît donc peut-être suffisant d'appliquer la règle seulement au brevet d'aptitude.

M. le Général Eichholtz ne le croit pas. Il a en vue le sujet de l'État qui est propriétaire d'un aéronef étranger. Or si l'on peut retirer au pilote son brevet, c'est une garantie insuffisante : le propriétaire n'a qu'à prendre un autre pilote et l'aéronef restera dans le pays en question mais sous le pavillon d'un pays étranger ce qui est contraire à la sûreté de l'État. Il en sera ainsi surtout s'il y a des États qui adoptent pour la nationalité des aéronefs le principe du domicile du propriétaire. Si l'accord était général pour accepter le principe de la nationalité du propriétaire ce danger disparaîtrait.

M. Weiss constate que la règle 3 autorise l'État national à rendre exécutoires les brevets d'aptitude délivrés à l'étranger. Ne serait-il pas possible d'étendre cette disposition aux permis de navigation?

Le Président répond qu'on peut examiner ce point.

M. Lardy fait observer que la deuxième Commission s'est également occupée de cette question.

M. Weiss voudrait aussi faciliter la délivrance des brevets et des permis en la débarrassant des formalités administratives. L'exequatur peut soulever des difficultés ou entraîner des retards. Ne pourrait-on, par des conventions particulières, fixer les conditions de l'exequatur entre deux États par exemple? On pourrait indiquer cela, soit dans le rapport, soit dans la Convention.

Le Président répond qu'on a voulu, en exigeant l'exequatur, donner des garanties suffisantes contre la légèreté avec laquelle un État pourrait délivrer des brevets.

M. le Commandant Dessens (France) demande quelle est la portée de la nationalité au point de vue militaire. Peut-elle enlever à un État le droit de réquisitionner en temps de guerre tous les aéronefs situés sur son territoire?

Le Président écarte la question parce qu'elle touche à la guerre. Or le point de savoir quelle est la portée de la Convention en temps de guerre est de la compétence de la Conférence plénière. Il faudra sans doute poser une règle générale. Mais le mot de nationalité ne préjuge en rien le droit de l'État en cas de guerre.

M. Hennequin demande ce qu'il faut entendre par la formule de la règle 2 « l'État dont l'aéronef *possède la nationalité* ».

Le Président répond que c'est l'État national de l'aéronef, celui qui lui a conféré sa nationalité.

On procède au vote sur la première Question supplémentaire.

La règle 1 est adoptée sans opposition.
Il en est de même de la règle 2.

La règle 3 est également adoptée sans opposition sous la réserve des observations de M. Weiss auquel le rapport fournira les explications demandées.

La règle 4 est adoptée, sous la réserve qu'on tiendra compte des observations de M. Lardy sur le parallélisme des travaux des première et deuxième Commissions.

QUESTION IV. -

Le Président rappelle que les règles contenant la réponse à la Question IV correspondent sans exception aux résolutions que la Commission a prises.

Pour la règle 1, il est fait un renvoi pur et simple à la règle 1 de la première Question supplémentaire.

M. Hennequin trouve que la règle 2 contient trop de détails et qu'il est prématuré de voter tous ces détails qui pourraient faire double emploi avec les décisions de la deuxième Commission.

Le Président est d'avis que la Commission de rédaction mettra d'accord les décisions des différentes Commissions.

M. Weiss demande que « dans l'alinéa 2 de la règle 4, d'après lequel, *chaque État contractant sera tenu de nommer, sur la demande d'un autre État contractant, le propriétaire et le pilote d'un aéronef de sa nationalité* », on introduise les mots *sans délai*. La France attache une grande importance à cette addition, afin que la réponse à la demande d'un État ne soit pas trop différée.

Avec ce deuxième alinéa, d'ailleurs, l'échange des listes ne lui paraît pas bien nécessaire, d'autant plus qu'il sera difficile de tenir les listes à jour.

M. Hennequin rappelle que la France avait accepté l'échange des listes qui avait de l'utilité si l'on admettait que tout aéronef devait avoir une nationalité. Du moment que les aéronefs qui circulent exclusivement à l'intérieur n'ont pas besoin d'avoir de nationalité comme on l'a expliqué, il ne voit plus l'utilité de listes internationales.

Le Président fait remarquer que tous les aéronefs dont les propriétaires voudront bénéficier des avantages de la Convention seront inscrits sur les listes. C'est la pratique qui montrera les conséquences de cette formalité. L'Allemagne ne demandait pas l'échange des listes, mais elle s'y est ralliée à raison de la grande majorité que cette formalité a recueillie parmi les Puissances.

Les règles 2, 3 et 4 sont votées sous réserve de ces observations.

2e Question supplémentaire.

En ce qui concerne ensuite l'admission de la navigation aérienne dans les limites ou au-dessus d'un territoire étranger, le Président constate que les membres du Comité ont réussi à se mettre d'accord sur tous les points de cette question. Le Comité n'a pas voulu donner une définition théorique de la notion de la libre admission; il s'est limité à établir des règles pratiques qui seraient de nature à concilier les différents intérêts dont il faut tenir compte. Dans cet ordre d'idées, le Comité propose comme règle que chaque État contractant admette la circulation des aéronefs des autres États contractants dans les limites et au-dessus de son territoire, sauf les restrictions nécessaires pour garantir sa propre sécurité et celle des personnes et des biens de ses habitants. C'est en ce sens que, l'admission des aéronefs à la circulation aérienne a été entièrement reconnue. De plus, il a été admis que le droit privé d'un État contractant ne doit pas apporter d'obstacle à cette libre circulation.

L'autre garantie qui a paru nécessaire au Comité pour l'admission des aéronefs étrangers, consiste en ce que chaque État devra accorder le même traitement aux aéronefs étrangers qu'aux aéronefs nationaux. Il est peu probable qu'un État soumette les aéronefs de son propre pays à des restrictions qui ne soient pas absolument nécessaires. Toutefois, il a semblé convenable de tenir compte d'une observation présentée par la Délégation britannique en ce sens que l'obligation d'accorder l'égalité de traitement aux aéronefs étrangers et aux aéronefs nationaux ne devrait pas s'étendre aux mesures qu'un État prendrait dans des circonstances extraordinaires pour assurer sa défense nationale.

M. le Contre-Amiral Gamble déclare que la disposition du premier alinéa de la règle 2 qui applique aux aéronefs nationaux les mêmes restrictions de circulation qu'aux aéronefs étrangers ne semble pas acceptable à la Délégation britannique. Le Gouvernement anglais se trouverait ainsi dans l'impossibilité d'accorder des facilités de circulation spéciales à ses ressortissants sans être obligé de les concéder à tout le monde. Par suite, les membres d'un aéro-club anglais ne jouiraient pas de plus de liberté que les étrangers. C'est là une situation que l'on ne pourra probablement pas admettre en Angleterre.

De plus, il ne peut accepter les mots *dans des conditions extraordinaires,* de l'alinéa 2 de la même règle : il faut permettre aux États de prendre les mesures dont il s'agit dans toutes les circonstances.

Le Président, en répondant à cette observation, explique que l'on a été unanime au sein du Comité à admettre que la règle 2 ne veut interdire un traitement différent qu'au point de vue général, mais que chaque État se réservera toujours le droit de donner des permis spéciaux, comme exceptions aux restrictions de circulation générale, à des personnes qui auront sa confiance. On conçoit que l'État trouve des garanties plus souvent chez ses propres sujets que chez les étrangers. Mais les restrictions ne devront jamais s'appliquer aux étrangers d'une manière générale. On pourra expliquer ce point dans le rapport ou dans la Convention elle-même pour qu'il ne subsiste aucun doute.

M. le Contre-Amiral Gamble fait remarquer qu'à son avis ce procédé ne donnera pas une satisfaction complète à son Gouvernement; les aéronefs du pays doivent avoir plus de droits que les aéronefs étrangers. Il faut exprimer nettement cette idée dans le texte même de la Convention.

M. le Comte Lamezan-Salins (Autriche-Hongrie) insiste sur la portée de la règle 2, alinéa premier. Il demande si l'interdiction de faire aux nationaux et aux étrangers un traitement inégal vise aussi bien les permissions qu'un État voudra accorder à ses ressortissants que les restrictions, en d'autres termes, si l'égalité des restrictions implique l'égalité des droits. La même formule concernant le traitement égal des nationaux et des étrangers a été adoptée par la troisième Commission en matière de transport d'explosifs et d'appareils de radiotélégraphie, mais on a dit expressément qu'il ne s'agissait que de restrictions et non de privilèges. Si on ne procède pas de même, on aura toujours à craindre une interprétation désavantageuse.

En outre, dans le deuxième alinéa de la règle 2, il faudrait supprimer les mots « *dans des circonstances extraordinaires* », cette expression limitant trop étroitement la liberté de chaque État de régler la circulation aérienne d'après ses intérêts; les États peuvent vouloir défendre certains actes aux nationaux comme aux étrangers en dehors de ces circonstances. Or, par circonstances extraordinaires, on entend généralement la période dans laquelle l'horizon politique est obscurci. Or, chaque État peut vouloir prendre des mesures avant cette période et même pendant la paix la plus complète pour se préparer d'avance aux événements. C'est à chaque État qu'il appartient de juger la situation.

Le Président, déclare que, sans le texte exact voté par la troisième Commission, il ne peut donner une réponse précise à la demande du Délégué d'Autriche-Hongrie. Il rappelle le sens et la portée de l'obligation que le Comité d'examen a jugé bon d'imposer aux États pour le traitement égal des nationaux et des étrangers. Dans l'ordre d'idées des règles en question il ne s'agit pas d'accorder des facilités à un aéronef, mais de le dispenser de restrictions; si on établissait la faculté générale de dispenser ses propres nationaux de telle ou telle restriction, on écarterait du fond le principe du traitement égal. D'ailleurs ce principe ne paraît pas avoir d'inconvénients; car si on se rend bien compte des intérêts véritables de chaque Etat qui voudra exercer un contrôle efficace sur la navigation aérienne dans les limites de son territoire, il n'est pas douteux qu'un État n'accordera jamais les dispenses à tous ses nationaux tout en établissant des restrictions seulement pour les étrangers. Ce ne sera pas la nationalité, mais la garantie personnelle que les aéronautes, de quelle nationalité qu'ils soient, lui donnent, qu'il envisagera. C'est la raison pratique d'un système de restrictions générales et de permis spéciaux basés sur la confiance personnelle.

Quant à la mention des *circonstances extraordinaires*, elle n'est faite que dans l'ordre d'idées de l'égalité de traitement des nationaux et des étrangers. Il va de soi que l'État sera toujours en mesure, vu la prescription de l'alinéa premier de la règle 1, d'établir des restrictions dans l'intérêt de sa défense nationale, celle-ci ayant pour objet principal sa propre sécurité.

M. le Comte Lamezan-Salins déclare que si l'expression *garantir la propre sécurité de l'État* de la règle 1 est suffisante pour assurer les intérêts de la défense nationale il vaudrait mieux supprimer entièrement la règle 2.

Il propose en conséquence de supprimer la règle 2.

M. le Contre-Amiral Gamble appuie cette proposition.

Le Président répond que la suppression de la règle 2, entraînant l'élimination du principe de l'application égale des restrictions, écarterait une des garanties fondamentales de l'admission de la navigation aérienne à l'étranger et en même temps un des buts principaux de la Convention.

M. le Général Eichholtz fait remarquer qu'à son avis, la chose la plus essentielle dans la réglementation de l'admission des aéronefs étrangers, c'est la règle 2 qui a pour but de garantir la liberté de la navigation aérienne et d'empêcher les mesures peut-être trop rigoureuses que pourrait prendre un État. Il recommanderait seulement de changer le texte dans le sens demandé par les Délégations autrichienne et britannique. Il déclare que, en outre, les explications du Président auraient donné à la Délégation russe une satisfaction presque entière.

Il y a de plus un point sur lequel il voudrait présenter des observations, c'est l'alinéa 3 de la règle 1 duquel les mots *en aucun cas* devraient être supprimés. S'il comprend le principe posé dans cet alinéa et l'approuve pleinement, il ne veut pas d'autre part permettre aux aéronefs privés étrangers d'abuser d'un droit de séjour qui doit être exclusivement réservé aux cas de nécessité absolue.

Il ne faut pas se dissimuler que les cas de nécessité pourront être facilement simulés ou exagérés, de sorte qu'un aéronef, en agissant ainsi, restera dans le pays dont il aura franchi les frontières, même quand son séjour sera une menace contre la sécurité publique; si l'État veut s'y opposer, le pilote de l'aéronef invoquera la règle en question qui interdit de refuser le séjour « en aucun cas ».

Le Président déclare que quant à lui il consent à la suppression des mots « *en aucun cas* ». Il exprime en outre la conviction que l'on ne manquera pas de trouver une rédaction de la règle 2 qui donne pleinement satisfaction au désir exprimé par le Délégué de Russie.

M. Hennequin fait observer que le principe posé par la règle 2 a été tranché aussi par la deuxième Commission, mais en sens contraire, et que, par conséquent, on ne pourrait prendre une décision sur ce sujet avant d'avoir rapproché le plus possible ces deux dispositions.

M. Weiss suggère de changer dans la règle première, alinéa 1, les mots « sauf les restrictions nécessaires pour garantir . . . » par les mots : « sauf les restrictions *d'ordre général* nécessaires pour garantir . . . » On pourrait ajouter que cette disposition ne fait pas obstacle aux permissions individuelles qui peuvent être données par les États contractants.

M. Cold (Danemark) recommande, pour concilier les opinions divergentes au sujet de la disposition de la règle 2, alinéa 2, de supprimer les mots « *dans des circonstances extraordinaires* », qui ne sont pas nécessaires et peuvent créer des difficultés. C'est en effet toujours l'Etat intéressé qui doit décider si l'on se trouve dans des circonstances extraordinaires et un autre État pourrait prétendre que ces circonstances n'existent pas.

M. le Lieutenant-Colonel Mac-Donogh (Grande-Bretagne) voudrait que l'on insérât dans le texte de l'alinéa 1 de la règle 1, après les mots « *celle des personnes et des biens* »., les mots « *et des droits de ses habitants* ».

M. Weiss estime que, dans l'alinéa 1 de la règle 3, il serait préférable de remplacer les mots « *transport professionnel* » par les mots « *service public de transport en commun* ».

Le Président répond au Colonel Mac-Donogh, que, d'après le langage juridique du Continent, les droits d'une personne font partie de ses biens. A l'observation de M. Weiss sur le transport professionnel, il répond qu'il s'agira le plus souvent d'un transport organisé et effectué par des particuliers et non d'un service public.

Il propose que les autres réserves faites spécialement au sujet de la rédaction des règles 1 et 2 soient examinées par la Commission de rédaction et que les règles 1 à 5 de la deuxième Question supplémentaire soient considérées comme adoptées sauf toutefois les réserves faites.

La Commission adopte cette proposition.

M. Byrne attire l'attention de la Commission sur la disposition de l'alinéa 2 de la règle 1. Il fait remarquer qu'elle a pour but de prévenir les difficultés qui peuvent surgir de la divergence des législations. Comme la Conférence n'était pas en mesure d'édicter une loi générale abrogeant les dispositions spéciales des législations internes, le Comité s'est borné à proposer que les États prennent l'engagement de faire leur possible pour conformer leur droit privé aux principes généraux de la Convention.

Le Président fixe la prochaine séance au mardi 14 juin, 2 heures et demie du soir, pour la discussion de la question XV. Le Comité d'examen arrêtera d'ici-là sur cette Question des règles dont le texte sera imprimé et distribué avant la prochaine séance.

La séance est levée à 6 heures trois quarts.

Les Secrétaires,

Baron de Hahn.
de Zuylen.
Rey.

Le Président,

Kriege.

ANNEXES.

I

RÉSOLUTIONS

SOUMISES À LA PREMIÈRE COMMISSION

PAR SON COMITÉ D'EXAMEN.

Question I.

Y a-t-il lieu de distinguer des aéronefs publics et des aéronefs privés ?

Faut-il prévoir plusieurs espèces d'aéronefs publics ?

Règle 1.

Sont considérés comme aéronefs publics les aéronefs affectés au service d'un État contractant et se trouvant sous les ordres d'un fonctionnaire, dûment commissionné, de cet État.

Règle 2.

Sont considérés comme aéronefs militaires les aéronefs publics se trouvant au service militaire, lorsqu'ils sont placés sous les ordres d'un commandant portant l'uniforme, et qu'ils ont à bord un certificat établissant leur caractère militaire.

Règle 3.

Sont considérés comme aéronefs de police les aéronefs publics se trouvant au service de la police, notamment de la sûreté publique, de la police sanitaire ou douanière.

Question II.

L'aéronef doit-il avoir une nationalité ?
Quelles règles doit-on suivre pour déterminer cette nationalité ?

Règle 1.

Un aéronef ne tombe sous le régime de la présente Convention que s'il possède la nationalité d'un État contractant.

Les aéronefs comprennent les ballons dirigeables, les ballons libres et les appareils d'aviation.

Règle 2.

Pour la détermination de la nationalité des aéronefs, la législation de chaque État contractant s'attachera soit à la nationalité de leur propriétaire, soit au domicile du propriétaire sur son territoire, soit enfin à l'un et à l'autre de ces deux éléments.

Si l'aéronef appartient à une société anonyme ou par actions il ne pourra lui être conféré que la nationalité de l'État dans le territoire duquel la société a son siège social.

Dans le cas où l'aéronef appartient à plusieurs propriétaires, la quote-part des copropriétaires qui sont nationaux de l'État ou qui sont domiciliés dans le territoire de cet État doit être au moins des deux tiers.

Règle 3.

Tant que l'aéronef possède, conformément à la règle 2, la nationalité de l'un des États contractants, aucun des autres États contractants ne pourra lui conférer la sienne.

Règle 4.

Un aéronef perd sa nationalité lorsque les conditions dans lesquelles ce lui a été conférée cessent d'exister.

1re Question supplémentaire.

Quel État est compétent pour immatriculer l'aéronef, pouraccorder le permis de navigation et pour délivrer les brevets d'aptitude ?

Règle 1.

L'État contractant qui confère sa nationalité à un aéronef le fera inscrire sur un registre-matricule.

Dans le cas où l'aéronef a son port d'attache dans le territoire d'un autre État contractant, cet État sera immédiatement avisé de l'inscription.

Règle 2.

L'aéronef doit être muni d'un permis de navigation délivré par l'État dont il possède la nationalité.

Règle 3.

Le pilote, le chef mécanicien et les personnes qui les remplacent doivent avoir des brevets d'aptitude délivrés ou rendus exécutoires par l'État national de l'aéronef.

En cas d'urgence, le pilote pourra choisir pour le remplacer ou pour remplir les fonctions de chef mécanicien des personnes qui ont été reconnues comme aptes par un autre État contractant.

Règle 4.

Les permis de navigation délivrés et les brevets d'aptitude délivrés ou rendus exécutoires par l'État national de l'aéronef seront reconnus comme suffisants par chaque autre État contractant.

Toutefois, chaque État a le droit de ne pas reconnaître, pour la circulation dans les limites et au-dessus de son propre territoire, le permis de navigation et le brevet d'aptitude conférés à un de ses ressortissants par un autre État contractant.

Question IV.

L'aéronef doit-il être immatriculé dans son pays d'origine et dans quelles conditions ?

Convient-il de publier et d'échanger entre États une liste officielle des aéronefs ?

Règle 1.

(Voir Règle 1 de la 1re Question supplémentaire.)

Règle 2.

L'inscription sur le registre-matricule contiendra une description de l'aéronef (nom, système, nombre des machines avec leurs accessoires et avec indication de leur force motrice en chevaux, chiffres exacts de la capacité en mètres cubes) et indiquera le lieu et la date de la fabrication, la marque nationale, le port d'attache, le nom, la nationalité et le domicile du propriétaire et la date de l'inscription.

Règle 3.

En vertu de l'inscription de l'aéronef, il sera délivré un certificat de nationalité, consistant dans un extrait du registre-matricule et reproduisant les mentions qui y sont portées conformément à la règle 2.

Règle 4.

Les États contractants échangeront entre eux chaque année au mois de janvier des copies des inscriptions qui auront été effectuées dans leur registre-matricule durant l'année précédente.

Chaque État contractant sera tenu de nommer, sur la demande d'un autre État contractant, le propriétaire et le pilote d'un aéronef de sa nationalité.

2e Question supplémentaire.

Admission de la navigation aérienne dans les limites ou au-dessus d'un territoire étranger.

Règle 1.

Chaque État contractant admettra la circulation des aéronefs des autres États contractants dans les limites et au-dessus de son territoire, sauf les restrictions nécessaires pour garantir sa propre sécurité et celle des personnes et des biens de ses habitants.

Les États contractants s'engagent à conformer à la disposition de l'alinéa précédent le droit privé de leur pays.

Le séjour exigé par la nécessité ne pourra être refusé, en aucun cas, aux aéronefs d'un État contractant.

Règle 2.

Les restrictions ordonnées par un État contractant, conformément à la règle 1, alinéa 1, seront appliquées sans aucune inégalité aux aéronefs nationaux et aux aéronefs de chaque autre Etat contractant.

Cette obligation ne s'étend pas aux mesures qu'un État prendrait dans des circonstances extraordinaires pour assurer sa défense nationale.

Règle 3.

Chaque État contractant a la faculté de réserver le transport professionnel de personnes et de marchandises, ayant lieu entre deux points de son territoire, aux aéro-

nefs nationaux seuls ou aux aéronefs de certains États contractants ou de soumettre cette navigation à des restrictions spéciales.

L'établissement de lignes internationales de communication aérienne dépend de l'assentiment des États intéressés.

Règle 4.

A l'égard d'un État contractant qui ordonne des restrictions de la nature visée à la règle 1, alinéa 1, des dispositions analogues pourront être appliquées par chaque autre État contractant.

Règle 5.

Les restrictions et les réserves prévues par les règles 1 à 4 seront immédiatement publiées et notifiées aux Gouvernements intéressés.

II

ESQUISSE

D'UNE RÉDACTION D'APRÈS LE SYSTÈME DU PORT D'ATTACHE,

PRÉSENTÉE

PAR M. LE COLONEL SCHAECK (SUISSE).

Texte proposé par le Comité d'examen : — **Texte suggéré par M. le Colonel Schaeck :** —

Question I.

Y a-t-il lieu de distinguer des aéronefs publics et des aéronefs privés ?

Faut-il prévoir plusieurs espèces d'aéronefs publics ?

Aucune différence entre les deux textes.

Texte proposé par le Comité d'examen :

Question II.

L'aéronef doit-il avoir une nationalité ?
Quelles règles doit-on suivre pour déterminer cette nationalité ?

Règle 1.

Un aéronef ne tombe sous le régime de la présente Convention que *s'il possède la nationalité* d'un État contractant.

Les aéronefs comprennent les *ballons dirigeables*, les *ballons libres* et les *appareils d'aviation.*

Règle 2.

Pour la détermination de la nationalité des aéronefs, la législation de chaque État contractant s'attachera soit à la nationalité de leur propriétaire, soit au domicile du propriétaire sur son territoire, soit enfin à l'un et à l'autre de ces deux éléments.

Si l'aéronef appartient à une société anonyme ou par actions, il ne pourra lui être conféré que la nationalité de l'État dans le territoire duquel la société a son siège social.

Dans le cas où l'aéronef appartient à plusieurs propriétaires, la quote-part des copropriétaires qui sont nationaux de l'État ou qui sont domiciliés dans le territoire de cet État doit être au moins des deux tiers.

Règle 3.

Tant que l'aéronef *possède*, conformément à la règle 2, la *nationalité de l'un des États contractants,* aucun des autres États contractants ne pourra lui conférer la sienne.

Règle 4.

Un aéronef perd *sa nationalité* lorsque les conditions dans lesquelles elle lui a été conférée cessent d'exister.

Texte suggéré par M. le Colonel Schaeck :

Règle 1.

Un aéronef ne tombe sous le régime de la présente Convention que *s'il a été immatriculé* par un État contractant.

Les aéronefs comprennent les *ballons libres*, les *ballons dirigeables* et les *appareils d'aviation.*

Règle 2.

L'immatriculation a lieu par l'État sur le territoire duquel se trouve le port d'attache de l'aéronef.

Règle 3.

Tant que l'aéronef *est immatriculé par un État contractant*, aucun des autres États contractants ne pourra l'immatriculer.

Règle 4.

Un aéronef perd *son immatriculation* lorsque les conditions dans lesquelles elle lui a été conférée cessent d'exister

Texte proposé par le Comité d'examen :

Texte suggéré par M. le Colonel Schaeck :

1re Question supplémentaire.

Quel État est compétent pour immatriculer l'aéronef, pour accorder le permis de navigation et pour délivrer les brevets d'aptitude ?

Règle 1.

L'État contractant *qui confère sa nationalité à un aéronef* le fera inscrire sur un registre-matricule.

Dans le cas où l'*aéronef a son port d'attache dans le territoire d'un autre État contractant*, cet État sera immédiatement avisé de l'inscription.

Règle 1

L'État contractant, *qui immatricule un aéronef*, le fera inscrire sur un registre-matricule.

Dans le cas où *le propriétaire de l'aéronef a une nationalité autre que celle de l'État qui immatricule l'aéronef*, cet État informera immédiatement de cette immatriculation l'État dont le propriétaire est ressortissant.

Règle 2.

L'aéronef doit être muni d'un permis de navigation *délivré par l'État dont il possède la nationalité.*

Règle 2.

L'aéronef doit être muni d'un permis de navigation *délivré ou rendu exécutoire par l'État qui l'a immatriculé.*

Règle 3.

Le pilote, le chef mécanicien et les personnes qui les remplacent doivent avoir des brevets d'aptitude délivrés ou rendus exécutoires par l'*État national de l'aéronef.*

En cas d'urgence, le pilote pourra choisir pour le remplacer ou pour remplir les fonctions de chef mécanicien des personnes qui ont été reconnues comme aptes par un autre État contractant.

Règle 3.

Le pilote, le chef-mécanicien et les personnes qui les remplacent doivent avoir des brevets d'aptitude délivrés ou rendus exécutoires par l'*État qui immatricule l'aéronef.*

En cas d'urgence, le pilote pourra choisir pour le remplacer ou pour remplir les fonctions de chef-mécanicien des personnes qui ont été reconnues comme aptes par un autre État contractant.

Règle 4.

Les permis de navigation délivrés et les brevets d'aptitude délivrés ou rendus exécutoires par l'*État national de l'aéronef* seront reconnus comme suffisants par chaque autre État contractant.

Règle 4.

Les permis de navigation délivrés et les brevets d'aptitude délivrés ou rendus exécutoires par *l'État qui immatricule l'aéronef* seront reconnus comme suffisants par chaque autre État contractant.

Texte proposé par le Comité d'examen :

Toutefois, chaque État a le droit de ne pas reconnaître, pour la circulation dans les limites et au-dessus de son propre territoire, le permis de navigation et le brevet d'aptitude conférés à un de ses ressortissants par un autre État contractant.

Texte suggéré par M. le Colonel Schaeck :

Toutefois, chaque État a le droit de ne pas reconnaître, pour la circulation dans les limites et au-dessus de son propre territoire, le permis de navigation et le brevet d'aptitude conférés à un de ses ressortissants par un autre État contractant.

Question IV.

L'aéronef doit-il être immatriculé dans son pays d'origine et dans quelles conditions ?

Convient-il de publier et d'échanger entre États une liste officielle des aéronefs ?

Règle 1.

(Voir règle 1 de la première Question supplémentaire.)

Règle 2.

L'inscription sur le registre-matricule contiendra une description de l'aéronef (nom, système, nombre des machines avec leurs accessoires et avec indication de leur force motrice en chevaux, chiffres exacts de la capacité en mètres cubes) et indiquera le lieu et la date de la fabrication, *la marque nationale*, le port d'attache, le nom, la nationalité et le domicile du propriétaire et la date de l'inscription.

Règle 3.

En vertu de l'inscription de l'aéronef, il sera délivré un *certificat de nationalité*, consistant dans un extrait du registre-matricule et reproduisant les mentions

Règle 1.

(Voir règle 1 de la première Question supplémentaire.)

Règle 2.

L'inscription sur le registre-matricule contiendra une description de l'aéronef (nom, système, nombre des machines avec leurs accessoires et avec indication de leur force motrice en chevaux, chiffres exacts de la capacité en mètres cubes) et indiquera le lieu et la date de la fabrication, *la marque de l'État d'immatriculation, la marque nationale du pays dont le propriétaire est ressortissant*, le port d'attache, le nom, la nationalité et le domicile du propriétaire et la date de l'inscription.

Règle 3.

En vertu de l'inscription de l'aéronef, il sera délivré un *certificat d'immatriculation* consistant dans un extrait du registre-matricule et reproduisant les

Texte proposé par le Comité d'examen :	Texte suggéré par M. le Colonel Schaeck :
qui y sont portées conformément à la règle 2.	mentions qui y sont portées conformément à la règle 2.
RÈGLE 4.	RÈGLE 4.
Les États contractants échangeront entre eux chaque année, au mois de janvier, des copies des inscriptions qui auront été effectuées dans leur registre-matricule durant l'année précédente. Chaque État contractant sera tenu de nommer, sur la demande d'un autre État contractant, le propriétaire et le pilote d'un aéronef de sa nationalité.	Texte identique.

2e QUESTION SUPPLÉMENTAIRE.

Admission de la navigation aérienne dans les limites ou au-dessus d'un territoire étranger.

Aucune différence entre les deux textes.

PREMIÈRE COMMISSION.

HUITIÈME SÉANCE.

MARDI 14 JUIN 1910 (SOIR).

Présidence de M. KRIEGE.

La séance est ouverte à 5 heures.

Le Président rappelle que, dans la dernière séance, la Commission ne s'était pas prononcée d'une manière définitive sur la disposition de l'alinéa 3 de la règle 2 d la Question II des résolutions du Comité d'examen, c'est-à-dire sur la question de savoir si, dans le cas où l'aéronef appartient à plusieurs propriétaires, la quote-part des copropriétaires nationaux de l'État ou domiciliés dans le territoire de cet État doit être de la moitié ou des deux tiers.

Les votes ayant été partagés sur ce point, la question est de nouveau mise aux voix.

9 États se prononcent pour les deux tiers : Allemagne, Bulgarie, Danemark, Espagne, France, Italie, Pays-Bas, Suède, Suisse.

6 États pour la moitié : Autriche, Hongrie, Grande-Bretagne; Portugal, Russie, Serbie.

4 Etats non représentés : Belgique, Monaco, Roumanie, Turquie.

La règle 2, alinéa 3 de la Question II est donc adoptée avec la rédaction que lui avait donnée le Comité d'examen.

Question XV.

Le Président passe à l'ordre du jour de la séance, qui comprend la discussion par la Commission des résolutions proposées par le Comité d'examen sur la Question XV relative aux aéronefs publics, à leur condition spéciale et aux privilèges qu'il conviendrait de leur reconnaître (Voir l'Annexe). Il rappelle que la règle 1 représente l'opinion unanime exprimée par la Commission, en faisant observer cependant que les privilèges à accorder aux aéronefs publics ne pourront être énumérés complète-

ment qu'après que toutes les autres Commissions auront arrêté leurs résolutions. Comme il n'en est pas encore ainsi, il faudra vraisemblablement compléter cette règle plus tard.

Il en est de même de la règle 2 concernant les aéronefs militaires et qui, pour ceux-ci, ajoute aux privilèges de la règle 1 la dispense des dispositions relatives à l'inscription et aux publications et communications à faire pour les aéronefs en général.

Les règles 3 à 7 contiennent des dispositions spéciales aux aéronefs militaires. La règle 3 concerne leur marque nationale. La Commission avait décidé que les aéronefs militaires devraient également porter une marque nationale, mais l'on avait ajourné la question de savoir quelle forme cette marque devrait avoir jusqu'à ce que la deuxième Commission eût fixé la forme de cette marque pour les aéronefs en général. D'après la décision de la deuxième Commission, la marque nationale est représentée par une ou plusieurs lettres auxquelles le numéro de l'immatriculation doit être joint. Le Comité a cru devoir tenir compte de ce que la marque nationale générale ne correspondrait guère au caractère militaire, et il propose, par cette raison, que, au lieu d'une lettre et d'un chiffre, les aéronefs militaires portent, comme seule marque nationale, le signe de souveraineté de leur État.

M. le Général Eichholtz (Russie) fait observer que la marque nationale proprement dite sera constituée seulement par la lettre, le chiffre ne correspondant qu'au numéro de l'immatriculation.

Les règles 1 à 3 sont adoptées à l'unanimité.

Le Président passe à la règle 4. Il expose que, d'après la Convention projetée, il peut arriver que l'aéronef militaire soit tenu de donner un avis à une autorité, soit avant son départ, soit après son atterrissage. Le cas le plus important sera le cas de nécessité dont on s'occupera plus tard. Dans tous ces cas, il semble désirable que l'aéronef militaire se mette en rapport, soit directement, soit par l'intermédiaire de l'autorité civile, avec les autorités militaires du pays aussi rapidement que possible. D'une part, cela correspondra au désir des militaires d'avoir affaire à des militaires; d'autre part, les autorités militaires seront en mesure de juger du cas en connaissance de cause. Pour ces raisons, la règle prescrit que le commandant doit adresser son avis à l'autorité compétente et que, si cette autorité n'est pas une autorité militaire, elle préviendra sans délai l'autorité militaire.

La règle 4 est adoptée à l'unanimité.

Le Président aborde ensuite les règles 5 à 7.

En ce qui concerne l'admission des aéronefs militaires à la navigation aérienne internationale et leur régime pendant un séjour dans les limites et au-dessus d'un territoire étranger, il n'est pas douteux que le principe de l'assimilation des aéronefs étrangers aux aéronefs du pays s'accorderait mal avec le caractère de cette catégorie d'aéronefs. On ne saurait admettre, non plus, l'obligation de traiter sur le

même pied les aéronefs militaires de chacun des autres États. L'avis de la Commission était, au contraire, que chaque État doit avoir la liberté d'observer à l'égard des aéronefs militaires des différents États l'attitude que lui conseillent ses intérêts, sans être astreint à accorder à tous les États les avantages qu'il aurait concédés à l'un d'entre eux.

Ce principe posé, le Comité d'examen avait, pour son application, à distinguer entre deux hypothèses différentes :

1. *L'aéronef militaire veut atterrir dans un État étranger et reprendre l'air après y avoir fait escale;*

2. *L'aéronef veut seulement traverser l'atmosphère au-dessus d'un territoire étranger pour aller atterrir soit dans son propre pays, soit dans un État tiers.*

En ce qui concerne la première hypothèse, il est à prévoir que, d'une manière générale, les États interdiront aux aéronefs militaires étrangers d'effectuer dans leur territoire un atterrissage ou un départ et qu'ils se réserveront le droit d'apporter à cette règle les exceptions que bon leur semblera. Rien n'a donc paru s'opposer à l'adoption d'une disposition internationale d'après laquelle le départ et l'atterrissage des aéronefs militaires d'un État ne seront permis dans le territoire d'un autre État qu'avec l'autorisation accordée spécialement ou une fois pour toutes par ce dernier État.

Il n'en est pas de même, d'après l'avis du Comité, lorsque l'aéronef militaire, sans atterrir dans le territoire étranger, veut simplement emprunter l'atmosphère au-dessus de ce territoire pour passer dans un autre État. On peut, en effet, être d'avis que, par le simple passage aérien, les intérêts de l'État sous-jacent ne sont pas mis en cause au même degré que par l'admission de l'aéronef dans le cœur du territoire. En tout cas, on ne saurait affirmer ici qu'on arrivera dans tous les États à ériger l'interdiction en règle et à n'admettre le passage qu'à titre d'exception. On a dû se borner, dès lors, à dire que chaque État est libre de décider suivant ses intérêts si et dans quelles conditions les aéronefs militaires d'un autre État pourront passer au-dessus de son territoire.

En dehors de ces deux règles concernant l'admission des aéronefs militaires à la circulation internationale, le Comité a cru devoir en établir une troisième tenant compte des cas de nécessité. L'aéronef est, indépendamment de la volonté du commandant, entraîné par la force des vents au-dessus d'un État qui a interdit le passage des aéronefs militaires ; cela ne pourra être regardé comme une violation des droits de l'État sous-jacent. L'aéronef a subi une avarie qui le met dans l'impossibilité de continuer sa route ; on ne pourra alors lui refuser le droit d'atterrir et de reprendre l'air quand il aura été réparé. C'est là une règle qui trouve son analogie dans le droit, reconnu aux vaisseaux de guerre, d'entrer, en cas de nécessité, dans un port étranger où, autrement, ils n'auraient pas le droit d'accès. Dans l'intérêt propre des aéronefs, le Comité a établi une disposition d'après laquelle l'aéronef, forcé par les circonstances de pénétrer dans une région dont l'accès lui est, en général, interdit, doit immédiatement, par un signal, avertir les autorités du pays qu'il se trouve dans une

situation telle que la transgression ne puisse lui être imputée et opérer l'atterrissage aussitôt que possible.

Quant au régime auquel les aéronefs militaires seront assujettis pendant leur séjour à l'étranger, il résulte des observations qui précèdent que l'on ne pourra leur attribuer les privilèges de l'exterritorialité que dans les cas où ce séjour peut être regardé comme légitime c'est-à-dire lorsqu'ils auront franchi la frontière en vertu d'une autorisation de l'État étranger ou lorsque le passage ne sera pas interdit, ou enfin en cas de nécessité. C'est encore une analogie entre la situation juridique des vaisseaux de guerre et celle des aéronefs militaires. A l'inverse, l'aéronef ne jouira pas de l'exterritorialité si les conditions d'un séjour légitime ne sont pas remplies. Dans ce cas, les autorités de l'État territorial pourront, au contraire, user envers lui de toutes les mesures de rigueur prévues par le droit des gens et par la loi du pays.

En considérant les éléments de la définition de l'aéronef militaire tels qu'ils ont été adoptés par la première Commission on pourrait, d'ailleurs, estimer qu'il y a là, en quelque sorte, la conséquence logique d'une règle déjà admise. Il sera, en effet, exigé que l'aéronef militaire ait à bord un certificat délivré par les autorités de l'État dont il relève et établissant en fait que l'aéronef se trouve actuellement dans l'exercice de ses fonctions militaires. L'hypothèse d'un État chargeant son aéronef de violer les lois d'un autre État peut être laissée de côté. En général, un aéronef qui méconnaît les interdictions prononcées par un État étranger ne sera pas commissionné à cet effet. Au point de vue de l'action des autorités du pays, ce ne sera donc plus un aéronef militaire, mais un simple aéronef privé qui ne pourra prétendre à aucune immunité.

Reste le cas de nécessité. La Commission a été unanime sur ce point encore pour attribuer les privilèges d'exterritorialité à l'aéronef militaire qui, dans ce cas, franchira les frontières d'un autre État dans les limites duquel le séjour lui sera interdit d'ordinaire. Dans ce cas, en effet, l'atterrissage est légitime, mais il n'est légitime que si c'est véritablement la nécessité qui a entraîné l'aéronef au-delà des frontières de son pays. C'est ce que l'État, dont les lois pourraient avoir été violées et les intérêts lésés, pourra vérifier par une enquête.

En ce qui concerne la portée du privilège de l'exterritorialité attribuée en principe par la Commission tant à l'appareil lui-même qu'aux membres de l'équipage, le Comité d'examen est d'avis qu'il faut s'en remettre aux dispositions reconnues du droit commun. L'exterritorialité personnelle de l'équipage spécialement ne peut pas être comparée, cela se conçoit, avec celle d'un agent diplomatique en pays étranger, mais plutôt avec celle d'un corps militaire séjournant sur le sol d'un autre pays; les autorités du pays conserveront envers l'équipage toutes les facultés énumérées dans l'alinéa 3 de la règle 7.

Le Président ouvre la discussion sur les règles 5 à 7.

M. Renault fait observer qu'au point de vue des principes stricts, on devrait interdire le passage de la frontière aux aéronefs militaires. Il se ralliera pourtant aux règles proposées par le Comité d'examen, parce qu'elles permettent indirectement de maintenir le principe susvisé. En effet, chaque pays restera libre de défendre

aux aéronefs militaires étrangers de passer au-dessus de son territoire, sans autorisations spéciales. M. Renault tient même, pour dissiper toute équivoque, à laisser entendre que telle sera, suivant toutes probabilités, la ligne de conduite de la France en cette matière. Ces explications données, il ne voit aucun inconvénient à adopter la règle 5.

M. le Capitaine Richard (France) estime que l'alinéa 3 de la règle 6 est incomplet : à ces mots « l'autorité militaire procédera à la vérification du cas de nécessité » il voudrait qu'on ajoutât « *par toute enquête ou perquisition qu'elle jugera utile.* » Il considère ces précisions comme absolument nécessaires, en présence du privilège d'exterritorialité, qui sera reconnu aux aéronefs militaires, et qui pourrait faire obstacle à l'enquête ou à la perquisition prévue.

De plus, il propose d'inscrire dans l'article 6, « *que la vérification des autorités militaires devra porter sur le motif du passage de la frontière, volonté du pilote, nécessité par suite d'imprudence initiale de ce dernier, ou nécessité par suite de force majeure.* »

« *Dans les deux premiers cas l'État du lieu d'atterrissage pourra infliger au personnel toute punition qu'il jugera nécessaire.* »

Ces distinctions paraissent s'imposer, par ce motif que si l'on ne fait pas une distinction suffisante entre le cas de force majeure absolue, et le cas de force majeure provoqué par l'imprudence initiale des aéronautes, ceux-ci pourraient être trop facilement tentés de créer artificiellement les cas de nécessité pour pouvoir franchir la frontière.

M. Renault estime qu'il est difficile d'entrer dans de semblables détails, qui ont d'ailleurs pour point de départ une défiance absolue de la part de l'autorité militaire étrangère à l'égard des aéronefs militaires qui invoqueraient la force majeure.

Le Président se rallie à l'opinion exprimée par M. Renault. Il semble bien rigoureux d'exiger pour la reconnaissance du cas de nécessité l'absence de toute imprudence de l'équipage ou de son chef. Tout dépend ici de la bonne foi de l'officier.

Il est pourtant d'accord avec le capitaine Richard pour déclarer que l'imprudence volontaire de l'aéronaute rend sa présence illégitime. Mais la bonne foi de l'officier constatée, on ne pourra nier l'existence d'un cas de nécessité, même si peut-être on pouvait imputer à celui-ci quelque manque d'attention.

M. Byrne (Grande-Bretagne) appuie les observations du Président. Il estime que l'autorité militaire a pour unique mission de vérifier le cas de nécessité; dans l'affirmative, l'exterritorialité sera reconnue à l'aéronef militaire et à son équipage; dans la négative, cet aéronef n'y aura pas droit et l'État lésé exigera les satisfactions qu'il jugera nécessaires : il n'est pas besoin de préciser davantage.

M. le Comte Lamezan-Salins (Autriche-Hongrie) fait la déclaration suivante : « J'ai l'honneur de porter à la connaissance de M. le Président que, d'après les

instructions qu'elle a reçues de son Gouvernement, la Délégation austro-hongroise ne peut adhérer pour le moment aux articles qui contiennent des dispositions relatives à l'exterritorialité des aéronefs militaires ».

M. dos Santos Bandeira (Portugal) fait la même déclaration, en ce qui concerne son pays.

M. Lardy (Suisse) fait la même déclaration au nom de son Gouvernement

Les règles 5, 6 et 7 sont adoptées sous ces réserves.

Le Président aborde l'examen de la règle 8, relative aux règles spéciales établies pour les aéronefs de police, pris dans le sens le plus large de ce mot, c'est-à-dire police de sûreté, police sanitaire, police douanière. Le Comité n'a eu qu'à consacrer à l'égard de ces aéronefs les décisions de la Commission d'après lesquelles les aéronefs de police devront participer surtout aux *privilegia odiosa* mais non aux exemptions, c'est-à-dire à l'exterritorialité des aéronefs militaires. C'est pourquoi la règle 7 n'est pas appliquée aux aéronefs de police, pas plus que la règle 4, parce qu'un avertissement de l'autorité militaire ne paraît pas justifié.

Il en résulte que les règles 2, 3, 5 et 6 seront appliquées par analogie aux aéronefs de police. Toutefois, il va de soi qu'ils ne porteront qu'un signe de souveraineté de leur État, spécial et distinct de celui des aéronefs militaires, afin de tenir compte, en ce point encore, de l'esprit militaire, qui veut une marque particulière pour démontrer ses relations spécialement étroites avec le pouvoir de l'État. Enfin, les enquêtes visées par la règle 6 seront faites, à l'égard des aéronefs de police qui n'ont qu'un caractère civil, par l'autorité civile, et non par l'autorité militaire.

M. Paul Fauchille (France) estime que la Convention devrait déterminer la forme des signes de souveraineté, que porteront respectivement les aéronefs militaires et les aéronefs de police, et qui, d'après les règles proposées, doivent être différents. A la distance où passent ces navires aériens, les couleurs ne se distinguent pas; c'est surtout la forme de l'insigne qui sera visible, et qui permettra de reconnaître immédiatement à qui l'on a affaire. Il faudrait établir un signe uniforme pour tous les États. On pourrait, par exemple, décider que les aéronefs militaires devraient porter une flamme, les aéronefs de police un drapeau de forme carrée.

Le Président pense qu'il est préférable de laisser à cet égard toute liberté aux États; cette liberté n'aura pas d'ailleurs les inconvénients qu'on pourrait craindre. Les États seront dans la pratique amenés à prendre la même forme d'insigne. D'ailleurs, la règle 3 prévoit qu'ils devront se notifier les signes de souveraineté dont ils feront usage : on ne pourra donc les ignorer.

La règle 8 est adoptée à l'unanimité.

M. dos Santos-Bandeira demande au Président si la Convention sera applicable aux faits qui se passeront au-dessus des eaux territoriales.

Le Président répond que cette question est de la compétence de la Commission de rédaction, qui aura à envisager l'étendue à donner à la Convention.

M. dos Santos-Bandeira estime qu'il serait désirable, que la Convention s'occupât des aéronefs pouvant appartenir aux sociétés de la Croix-Rouge.

M. Renault fait remarquer tout d'abord que la Croix-Rouge ne fonctionne d'une manière normale qu'en temps de guerre, et que c'est une question à examiner que celle de savoir si la Convention actuelle s'appliquera en temps de guerre. Quant aux services que pourraient rendre des aéronefs de la Croix-Rouge en temps de paix, il semble que la question ne soit pas assez mûre pour qu'on ait à la régler d'ores et déjà. La question des navires-hôpitaux n'a été réglée qu'en 1899 à La Haye, et cependant il n'y a pas encore beaucoup de navires affiliés à la Croix-Rouge.

M. dos Santos-Bandeira répond qu'il a visé le cas d'aéronefs de la Croix-Rouge allant porter secours en temps de paix à des populations en détresse.

M. Renault répond que ces aéronefs pourraient alors être assimilés aux aéronefs ayant un but scientifique. Il fait remarquer que les aéronefs de la Croix-Rouge sont, à défaut de disposition spéciale, des aéronefs privés. Il convient donc d'attendre avant de s'occuper spécialement de ces aéronefs.

M. dos Santos-Bandeira remercie le Président de la Conférence de ses explications. Il n'insiste pas sur ce point.

M. le Capitaine Richard demande qu'on précise dans la règle 6 ce qu'il y aura lieu de faire des aéronefs militaires et de leur matériel après un atterrissage causé par la nécessité.

Il estime indispensable de trancher cette question en disant que le matériel sera rapatrié par les soins des autorités du lieu de l'atterrissage, quelle que soit la sanction prise contre le personnel. En effet, les armes des déserteurs ne sont pas restituées par le pays où ils se sont retirés; on pourrait craindre qu'il en soit de même de l'aéronef et de son matériel.

M. Renault est d'avis que l'on pourrait indiquer dans le rapport que, si l'aéronef ne peut ou n'est pas admis à repartir par ses propres moyens, il devra être rapatrié par les soins des autorités du pays de l'atterrissage avec tout le matériel qui en dépend. La solution ne souffre d'ailleurs aucune difficulté, parce que les effets, équipements, armes et chevaux des déserteurs sont restitués à l'État auquel ils appartiennent.

M. le Capitaine Richard estime qu'il serait nécessaire de préciser la question de savoir dans quelle mesure les réquisitions sont applicables aux aéronefs.

Dans une précédente séance, le Président de la Commission a répondu à une question du commandant Dessens que la question devait être écartée parce qu'elle touchait au temps de guerre. Mais cette réponse est trop absolue : les réquisitions n'ont pas lieu exclusivement en temps de guerre. Elles ont encore lieu en temps de paix pendant les périodes de manœuvres.

M. Renault est également de l'avis qu'il faut empêcher toute équivoque. A cet égard tout le monde est d'accord pour reconnaître le droit de l'État de réquisitionner tous les aéronefs qui se trouvent sur son territoire, quelle que soit leur nationalité. Les conséquences de la nationalité sont exclusivement celles exposées par le Président dans la séance précédente : la nationalité n'aura aucun effet sur le droit de réquisition de l'État. Cela sera indiqué nettement dans le rapport.

Le Président déclare que la discussion est terminée. Le Comité d'examen se réunira pour examiner le travail de son rapporteur qui est actuellement presque achevé. La Commission sera ultérieurement convoquée pour discuter le rapport.

La séance est levée à 6 heures.

Les Secrétaires :

Baron de Hahn.

de Zuylen.

Rey.

Le Président,

Kriege.

ANNEXE.

RÉSOLUTIONS

SOUMISES À LA PREMIÈRE COMMISSION

PAR SON COMITÉ D'EXAMEN.

Question XV.

Les règles qui précèdent sont-elles applicables, et dans quelle mesure, aux aéronefs publics?

Ne convient-il pas d'édicter des règles spéciales aux aéronefs publics? Faut-il notamment leur reconnaître les privilèges de l'exterritorialité?

Règle 1.

Les dispositions de la Convention seront appliquées aux aéronefs publics, à l'exception des dispositions concernant le permis de navigation et les brevets d'aptitude..... (voir règles.....).

Règle 2.

A l'égard des aéronefs militaires restent, en outre, sans application les dispositions sur l'inscription et sur les publications et les communications y relatives..... (voir règles.....).

Les aéronefs militaires sont, en plus, soumis aux dispositions spéciales comprises dans les règles 3 à 7.

Règle 3.

Les aéronefs militaires porteront comme seule marque nationale le signe de souveraineté de leur État. Chaque État contractant notifiera aux autres États contractants les signes de souveraineté dont il fera usage.

Règle 4.

Dans le cas où la Convention prévoit des avis qui doivent être donnés par le commandant de l'aéronef militaire, ce commandant avertira l'autorité compétente du

pays; si cette autorité n'est pas une autorité militaire, elle préviendra sans délai une telle autorité.

Règle 5.

Le départ et l'atterrissage des aéronefs militaires d'un État contractant dans le territoire d'un autre État contractant ne seront admis qu'avec autorisation de ce dernier État.

De même, chaque État contractant est libre d'interdire ou de régler, suivant ses intérêts, le passage au-dessus de son territoire des aéronefs militaires des autres États contractants.

Règle 6.

Toutefois, le séjour exigé par la nécessité ne pourra être refusé aux aéronefs militaires d'un Etat contractant.

Un aéronef militaire qui, dans un tel cas de nécessité, se verrait au-dessus d'un territoire étranger donnera le signe de détresse (prévu à l'annexe) et opérera l'atterrissage aussitôt que faire se pourra.

Immédiatement après l'atterrissage, le commandant de l'aéronef avertira l'autorité compétente du pays, telle qu'elle est déterminée par la règle 4. L'autorité militaire procédera à la vérification du cas de nécessité.

Règle 7.

Lorsque le séjour de l'aéronef militaire dans les limites et au-dessus du territoire d'un État étranger doit être considéré comme légitime, conformément aux règles 5 et 6, il jouira du privilège de l'exterritorialité.

L'exterritorialité appartiendra de même aux membres de l'équipage, portant l'uniforme militaire, autant qu'ils ne cessent pas de former un corps distinct ou qu'ils se trouvent dans l'exercice de leurs fonctions.

Les autorités du pays n'en conservent pas moins la faculté d'appliquer aux aéronefs militaires d'un autre État contractant comme à leurs équipages les mesures exigées soit par la sécurité de l'Etat ou par un intérêt sanitaire, soit encore pour parer à un péril imminent qui menace des personnes ou des biens.

Règle 8.

Les dispositions comprises dans les règles 2, 3, 5 et 6 seront appliquées par analogie aux aéronefs de police.

Cependant, le signe de souveraineté porté par les aéronefs de police sera différent de celui des aéronefs militaires. En plus, les fonctions attribuées, d'après la règle 6, alinéa 3, aux autorités militaires, seront remplies, à l'égard des aéronefs de police, par les autorités civiles

---

PREMIÈRE COMMISSION.

NEUVIÈME SÉANCE.

MERCREDI 22 JUIN 1910 (SOIR).

PRÉSIDENCE DE M. KRIEGE.

La séance est ouverte à 4 heures et demie.

Le PRÉSIDENT annonce que la Commission va avoir à examiner le rapport de M. Paul Fauchille, après les modifications qu'y a apportées le Comité d'examen. Mais, avant d'ouvrir la discussion, il croit être l'interprète de tous les membres de la Commission en adressant à M. Fauchille les félicitations et les remerciements les plus vifs pour le remarquable travail qu'il a réalisé. Ce rapport est une source féconde de documentation pour l'avenir et restera comme le monument des délibérations de la première Commission.

Le Président, estimant que la lecture entière du rapport prendrait trop de temps, déclare qu'il se bornera à demander à propos de chaque page l'approbation de la Commission.

Cette procédure est suivie et le rapport est approuvé, ainsi que les corrections, adjonctions ou suppressions proposées au texte de la première épreuve par le Comité d'examen.

En conséquence, une nouvelle épreuve rectifiée du rapport sera distribuée aux membres de la Commission.

Toutefois, certains points soulèvent encore quelques demandes d'explications de la part des Délégués.

M. HENNEQUIN (France), notamment au sujet de la règle 4, alinéa 2, page 31 du rapport : « *Chaque État contractant sera tenu de nommer, sur la demande d'un autre État contractant, le propriétaire et le pilote d'un aéronef de sa nationalité* », fait observer qu'il peut être difficile et parfois impossible à un État de désigner le pilote de l'aéronef.

Le Président répond qu'il ne voit là aucune difficulté, le nom du pilote devant se trouver inscrit dans le livre de bord.

M. Jouguet (France) demande au Président comment l'État national pourra satisfaire à la demande lorsque l'aéronef se trouvera à l'étranger? Il suppose, par exemple, un aéronef allemand circulant en Suisse. Si les autorités helvétiques demandent à l'Allemagne les noms du propriétaire et du pilote, comment celle-ci sera-t-elle en mesure de répondre?

Le Président réplique que l'État national, dans l'hypothèse l'Allemagne, pourrait charger son représentant consulaire d'interroger le propriétaire de l'aéronef sur le nom du pilote et, si le propriétaire refusait de donner les explications exigées, l'État disposerait de moyens suffisants pour vaincre ses résistances; il pourrait, par exemple, rayer cet aéronef de ses matricules.

M. Hennequin déclare accepter les explications du Président et constate que le point important pour lui, c'est que la Règle 4 n'implique pas l'obligation pour l'État de tenir un registre de mutation des pilotes.

Au sujet du transport de certains objets déterminés, p. 35, alinéa 2, M. Hennequin fait observer que les règles adoptées par la première Commission sont en désaccord avec les résolutions de la troisième Commission.

Le Président répond que l'on n'a pas voulu faire brèche au système de la troisième Commission, qui reste intact, et se trouve dans les résolutions définitives.

M. Hennequin critique l'expression « *portions de territoire* » au 2° du 2e alinéa conçu comme suit : « Défense aux aéronefs de circuler au-dessus ou aux alentours de certaines portions du territoire. . . » L'expression « portions de territoire » ayant un sens trop étendu, et pouvant comprendre une fraction du quart ou de la moitié du territoire, pourrait avoir pour effet de restreindre outre mesure le droit de circulation. Or, tel n'est pas l'esprit de la proposition française.

M. Renault fait remarquer que cette rédaction n'offre pas grande importance : il s'agit, en effet, d'une proposition qui a été écartée. Toutefois, pour donner satisfaction au désir de précision de M. Hennequin, on pourrait, à côté des mots « portions de territoire », mettre entre parenthèses les mots (zone déterminée) qui en restreindraient la portée.

En ce qui concerne les permis spéciaux accordés par un État, pour faire exception à des prohibitions générales, page 36, M. Renault tient à préciser.

Il fait remarquer que, si l'État a le droit d'accorder des permis, les particuliers n'ont aucun droit d'en obtenir.

Ces éclaircissements donnés, le rapport de M. Fauchille est adopté sans opposition.

Le Président constate que les travaux de la première Commission sont arrivés à leur terme, sauf en ce qui regarde les Règles 1 et 2 de la 2e Question supplémentaire qui sont réservées.

En clôturant les séances de la première Commission, le Président tient à remercier les Délégués du concours actif et empressé qu'il a rencontré chez eux, et il espère que leurs travaux seront couronnés de succès. Il adresse tout particulièrement ses remerciements au Président de la Conférence, qui a constamment participé aux délibérations de la première Commission et l'a aidée de son expérience et de ses précieux conseils.

M. Renault se fait l'interprète de tous les Délégués en exprimant au Président de la première Commission les sentiments de gratitude de cette Commission pour le tact, la courtoisie et l'inlassable activité déployée par M. Kriege pour mener à bien les travaux difficiles de la Commission.

Les membres de la Commission s'associent à cette déclaration.

La séance est levée à 6 heures.

Les Secrétaires,

Baron de Hahn.
de Zuylen.
Rey.

Le Président,

Kriege.

DEUXIÈME COMMISSION.

PREMIÈRE SÉANCE.

JEUDI 19 MAI 1910. (SOIR).

Présidence de M. LARDY.

La séance est ouverte à 2 heures et demie.

Le Président rappelle que la première question qui doit faire l'objet des travaux de la Commission est la question III : *L'aéronef doit-il être pourvu d'un permis initial de navigation et dans quelles conditions ?*

Elle comporte elle-même un certain nombre de questions secondaires. On doit d'abord se demander :

Faut-il un permis ?

Ensuite :

Qui doit le délivrer?

Question délicate qui rentre peut-être dans la compétence de la première commission. Ce point est à examiner.

Que doit contenir le permis ?

Faut-il créer des règles internationales uniformes pour son contenu?

Quelle est la durée de sa validité?

Quelles sont les conditions de sa validité?

Les gouvernements qui ont délivré le permis encourent-ils une responsabilité?

Faut-il distinguer, à cet égard, les aéronefs publics et les aéronefs privés?

On pourrait étudier les questions dans cet ordre.

Cette proposition est adoptée.

I. *Faut-il un permis initial de navigation?*

Le Président rappelle les réponses des différents États au questionnaire de la France.

M. Hennequin (France) rappelle que la France, dans sa réponse, s'est prononcée pour la nécessité d'un permis dans un intérêt de sécurité publique. Il y a analogie

avec la navigation maritime et fluviale pour lesquelles beaucoup de législations, dont celle de la France, ont jugé le permis nécessaire. Il a pour but de s'assurer que l'appareil de transport n'offre de danger ni pour le public ni pour ceux qui le montent. Pour l'automobile, la plupart des législations ont fait de même. Il paraissait naturel d'en faire autant pour la navigation aérienne, d'autant plus qu'une question nouvelle s'élève, celle des dangers qu'elle fait courir aux habitants du territoire sous-jacent. Le Gouvernement français n'a donc eu aucune hésitation à donner à l'autorité publique le droit de s'assurer si le navire aérien offre ou non les garanties suffisantes pour pouvoir circuler. La plupart des États l'ont admis; seule la Grande-Bretagne a fait des réserves, qu'il serait prématuré d'examiner actuellement : il ne s'agit pas en ce moment d'examiner les essais des aérostats sur des aérodromes, mais la circulation libre. La navigation aérienne avec la question du territoire sous-jacent offre un cas unique que ne présente pas la navigation maritime. Les Gouvernements ont donc le devoir impérieux d'examiner les conditions de la mise en circulation des aérostats.

M. Byrne (Grande-Bretagne) ne fait pas d'objection au principe de la nécessité d'un permis. Il demande seulement que les exceptions soient examinées plus tard.

M. Surcouf (France) est d'avis que la question de principe doit être d'abord liquidée. Dans l'état actuel de la construction aéronautique, il y a des hésitations. Une réglementation actuelle pourrait ressembler à une jugulation de la construction. On devrait donc examiner d'abord sous quelle forme il faut appliquer le principe et s'occuper du principe lui-même ensuite.

Le Président répond qu'en adoptant le principe d'un permis cela ne veut pas dire qui le délivrera, dans quelles conditions il sera délivré, etc. Les conditions d'exécution sont donc réservées.

La question est actuellement ainsi posée : Y a-t-il lieu d'admettre le principe d'un permis initial de navigation?

Cette proposition est adoptée à l'unanimité.

II. *Qui doit délivrer le permis initial de navigation?*

Après un échange de vues entre les membres de la Commission, on constate qu'il y a connexité entre la décision à prendre sur l'autorité qui délivre le permis et sur la reconnaissance de ces permis, cette dernière question étant de la compétence de la première commission.

Le renvoi de la question à la première commission est décidé en conséquence.

III. *Que doit contenir le permis? Faut-il créer des règles internationales uniformes pour son contenu?*

Le Président constate qu'il y a beaucoup de nuances entre les réponses des États au questionnaire de la France. Certains pays proposent à cet égard de renvoyer la question à la législation interne Cependant il existe un précédent en faveur d'une

réglementation internationale; c'est la convention récente sur la circulation des automobiles dont l'article 1er a déterminé un programme minimum international.

M. le Colonel Lanchantin dépose le texte d'une proposition à insérer dans la Convention et relative au livret international de route (voir l'Annexe). Les stipulations varient suivant qu'il s'agit de ballons libres, de ballons dirigeables ou d'aéroplanes. On décide que le texte de cette proposition sera annexé au résumé analytique des délibérations.

M. Hennequin croit qu'il est difficile de rapprocher ce qui a été fait sur les automobiles avec la navigation aérienne. Il est facile de se rendre compte de la construction d'une automobile et de son fonctionnement. Pour la navigation aérienne il n'en est pas de même : dans l'état actuel de la science, les conditions de garantie de sécurité absolue qu'offre un ballon ne sont pas encore fixées. Si la France demande un permis, il ne faut pas que l'autorité publique discute les conditions de la construction. On gènerait une industrie en voie d'évolution, ce qui n'est pas la pensée du Gouvernement français. On vérifiera seulement une question de fait. C'est en marchant qu'on démontre le mouvement. La France a voulu de même exiger des essais : des expériences matérielles suffiront. Si l'appareil a donné des preuves de sa navigabilité, on n'ira pas au delà; l'autorité publique délivrera un permis. Il y a même des inconvénients à aller au delà, parce que la responsabilité de l'autorité gouvernementale pourrait être engagée si l'on disait qu'un appareil offre toutes les garanties de sécurité. L'examen préalable sera donc un examen d'expérimentation.

La Délégation allemande déclare être de cet avis : il suffira d'un examen préalable de l'appareil. Mais si cet examen se comprend pour les aéronefs à moteur, il ne paraît pas nécessaire pour les ballons libres qui, sans essai de navigabilité, peuvent prouver par eux-mêmes qu'ils sont en état de naviguer.

La Délégation italienne déclare se rallier à ces observations.

M. Surcouf se rallie également aux observations des délégués de l'Allemagne et de l'Italie. Les ballons libres ont donné depuis longtemps des preuves de leur navigabilité sans qu'il paraisse nécessaire de leur imposer des conditions nouvelles. Mais il faudrait donner aux dirigeables des permis de navigation temporaires, avant de leur délivrer le permis définitif, pour leur permettre d'effectuer leurs essais. On ne peut, en effet, comme pour les aéroplanes, limiter ces essais dans l'enceinte d'aérodromes; il leur faut de vastes espaces pour pouvoir circuler avant l'examen définitif.

M. Weiss (France) estime que cette question rentre dans les exceptions. Il fait à son tour remarquer que les aéronefs d'un même type pourraient être dispensés d'un permis spécial lorsqu'un appareil aurait obtenu un permis.

Le Président constate que deux questions sont posées qui constituent des exceptions à la nécessité de la délivrance d'un permis :

1° *L'essai de navigabilité ne serait pas applicable aux ballons libres*, d'après la proposition allemande.

Ce point est admis sans opposition par la Commission.

2° *Plusieurs dirigeables d'un même type de construction n'auraient pas besoin d'un nouvel examen*, d'après la proposition de M. Weiss.

Le Président reconnaît que cette solution est admise pour les automobiles, mais elle lui paraît exagérée et dangereuse en matière de navigation aérienne.

En matière de chemin de fer, par exemple, on n'a jamais admis que deux locomotives identiques fussent dispensées d'essais.

La Délégation allemande déclare que dans chaque cas un essai spécial de navigabilité lui paraît nécessaire. Il ne lui semble pas possible d'admettre des types à la circulation.

M. Surcouf défend au point de vue technique la théorie du permis collectif. Dans l'état actuel, un permis de série serait un peu imprudent pour les dirigeables parce qu'ils sont en voie de perfectionnement. Mais lorsqu'il y aura identification en matière de construction, c'est qu'on sera arrivé au perfectionnement. Quand on arrivera à construire en série des dirigeables, il n'y aura pas d'inconvénient à délivrer des permis collectifs, Les aéroplanes en sont actuellement parvenus à ce point, car on les construit couramment en série. Il propose donc d'accepter actuellement le permis collectif pour les aéroplanes et plus tard pour les dirigeables.

M. Paul Fauchille (France) fait remarquer en faveur de cette solution que les constructeurs font toujours des essais officieux avant de livrer les appareils, dans le but de s'assurer de leur bon fonctionnement.

M. Weiss est d'avis que la faculté de décider devrait être laissée aux Gouvernements.

M. Laman de Vriès (Pays-Bas) déclare qu'à son avis, pour les appareils de même type, l'examen du Gouvernement pourrait porter seulement sur la qualité des matériaux employés.

On vote sur le point de savoir si on peut délivrer des permis par série après des essais d'un appareil type.

L'affirmative est adoptée à la majorité des voix, l'Allemagne, qui avait d'abord réservé sa décision, acceptant la proposition.

La Roumanie, le Portugal, Monaco et la Suède n'ont pas admis l'affirmative ou ne se sont pas prononcés,

Le Président pose à la Commission la question suivante :

L'essai sera-t-il fait par l'État ou par des associations autorisées par lui?

La Commission décide sans opposition que l'essai peut être fait soit par l'État soit par des associations autorisées par lui, sous cette réserve que c'est l'autorité publique seule qui doit délivrer le permis.

On arrive à la question du contenu du permis.

M. le général Eichholtz (Russie) fait remarquer que, si l'État prend la responsabilité des conséquences de la délivrance des permis, il doit fixer lui-même son programme. S'il y a un programme international, peut-on imposer une responsabilité à l'État?

Pour M. Hennequin, il est difficile de préciser les termes de l'essai de navigabilité que chaque État doit faire. Chaque État fera les expériences nécessaires pour s'assurer de la navigabilité des appareils. Il ne peut mettre autre chose dans le permis que la constatation que le navire a satisfait aux conditions requises pour l'essai de navigabilité.

La Commission admet sans opposition le principe que chaque État détermine les conditions dans lesquelles il délivre le permis de navigabilité.

IV. *Quelle est la durée de validité du permis?*

M. Hennequin reconnaît que, pour la navigation maritime, on exige des visites périodiques, mais pour la navigation aérienne cela ne semble pas avoir la même utilité. La France a proposé que le service compétent ait à tout moment le droit de faire subir un examen à l'appareil pour s'assurer s'il est toujours en état. L'Allemagne a proposé des visites périodiques, ce qui limite la durée de la validité du permis. Il semble préférable de s'en rapporter à la sagesse des États contractants plutôt que d'exiger une visite périodique; on ne fixerait pas de durée à la validité du permis, sauf exception.

M. le colonel Lenchantin (Italie) pense que fixer une durée est préférable; cette durée du permis pourrait être d'une année, ce qui est un terme suffisant. Mais si un accident se produit au cours de ce temps, c'est une présomption que le navire n'est plus en état de naviguer. L'État doit donc pouvoir interrompre la validité du permis et examiner si les conditions dans lesquelles il a été délivré sont toujours remplies par le navire.

M. le commandant de Saint-Marc fait remarquer que le terme d'un an ne peut pas être une mesure générale. Pour les aéroplanes il n'y a aucun inconvénient. Pour les ballons dirigeables, ce terme paraît trop long. Ils sont faits d'une étoffe de coton caoutchouté qui se détériore rapidement et dont la durée extrême paraît être de quatre-vingt-dix jours. Dans ces conditions le terme d'un an pour les dirigeables, serait beaucoup trop long. Il est donc préférable de ne pas fixer de terme à la durée de la validité du permis. Le permis serait d'ailleurs délivré pour certifier la forme du navire et ses qualités, non pour la solidité des matériaux : c'est à la vigilance du propriétaire qu'il faut s'en remettre sur ce dernier point.

M. Lewald (Allemagne) se prononce pour la durée d'un an.

M. le commandant Bourée (Monaco) demande que le propriétaire du ballon soit obligé de tenir un registre des avaries et des modifications apportées au ballon, ainsi que des réparations à lui faites afin que l'État en soit averti.

Le général Eichholtz (Russie) admet la validité d'un an pour les ballons libres, mais pour les aéronefs à moteur il estime qu'il n'y a pas à fixer de durée à la validité du permis.

Le Président constate qu'on se trouve en présence :

1° De la proposition française laissant aux divers gouvernements une certaine liberté d'appréciation, ainsi qu'il résulte de la réponse de la France au questionnaire;

2° De la proposition italienne proposant de fixer une durée d'un an à la validité du permis, proposition appuyée par l'Allemagne;

3° De la proposition belge considérant le délai d'un an comme dangereux pour les dirigeables;

4° De la proposition monégasque résultant du Mémorandum de Monaco et faisant dépendre la durée de validité du permis du service que l'aéronef aura accompli.

M. le capitaine Richard et M. Surcouf considèrent comme dangereux de s'engager sur le délai des visites à faire. Les matériaux de fabrication de l'appareil mal surveillés ou mal employés peuvent avoir des conséquences sur la durée de navigabilité de l'aéronef. Or l'examen ne doit porter que sur l'état statique, c'est-à-dire sur les conditions de navigabilité du navire, tandis que la durée du permis dépend de la qualité des matériaux.

Le Président met aux voix la question de savoir s'il doit y avoir obligatoirement des visites périodiques ou s'il faut s'en rapporter à l'appréciation des gouvernements.

La Commission décide qu'il n'y a pas lieu à des visites périodiques obligatoires mais que c'est aux gouvernements à apprécier le moment où des visites sont nécessaires. Cette décision est prise à l'unanimité, moins les délégations d'Allemagne, de Grande-Bretagne et d'Italie, qui se prononcent en sens contraire.

La séance est levée à 4 h. 45.

Les Secrétaires,

Aubry.
Le Gavrian.

Le Président,

Lardy.

ANNEXE.

Proposition italienne relative au livret international de route.

LIVRET INTERNATIONAL DE ROUTE.

(*Proposition de M. le Colonel* Lenchantin, *Délégué d'Italie.*)

« Insérer dans la convention la stipulation suivante :

« En vue de certifier pour la circulation internationale que les conditions de navigabilité de l'aérostat et d'aptitude du personnel prévues dans les articles sont remplies, des livrets internationaux de route seront délivrés d'après les indications et le modèle ci-joint (Annexes).

Ces livrets seront valables pendant un an, à partir de la date de leur délivrance.

Les certificats internationaux de route, délivrés par les autorités d'un des États contractants ou par une association habilitée par celles-ci, avec le contre-seing de l'autorité, donneront libre accès à la circulation dans tous les autres États contractants et y seront reconnus comme valables sans nouvel examen.

NAVIGATION AÉRIENNE.

CONVENTION INTERNATIONALE DU .

CERTIFICAT INTERNATIONAL DE NAVIGATION
POUR
LA CIRCULATION TEMPORAIRE À L'ÉTRANGER DES AÉROSTATS.

(Ce carnet est valable dans tous les États contractants[1] pendant un an seulement à dater du jour de sa délivrance.)

DÉLIVRANCE DU CARNET.

LIEU :

DATE :

Signature de l'autorité
ou
Signature de l'association habilitée par l'autorité et visa de celle-ci.

Cachet de l'autorité.

[1] Ces États sont les suivants :

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

INDICATIONS RELATIVES À L'AÉROSTAT.

(BALLON LIBRE.)

Propriétaire du ballon. { Nom :
Prénom :
Domicile :

Désignation du constructeur :

Cube :

Tissus de l'enveloppe :

Filet :

Soupapes :

Nacelle :

Ballonnet :

Numéro d'immatriculation devant figurer sur les plaques d'identité :

INDICATIONS RELATIVES AUX PILOTES.

Nom :

Prénom :

Lieu de naissance :

Date de naissance :

Domicile :

Nom :

Prénom :

Lieu de naissance .

Date de naissance :

Domicile :

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

INDICATIONS RELATIVES À L'AÉROSTAT.

(BALLON DIRIGEABLE.)

Propriétaire du ballon. { Nom :
Prénom :
Domicile :

Genre ou type du dirigeable (rigide, souple, etc.) :

Désignation du constructeur :

Cube du ballon :

Dimensions principales :

Tissus de l'enveloppe :

Nombre et type des soupapes :

Ballonnet :

Suspension :

Nacelle. . . . { Longueur :
Poids :

Moteurs. . . . { Nombre des moteurs :
Puissance totale en chevaux :
Nombre et alésage des cylindres :

Gaz de gonflement :

Numéro d'immatriculation devant figurer sur les plaques d'identité :

INDICATIONS RELATIVES AUX PILOTES.

Nom :

Prénom :

Lieu de naissance :

Date de naissance :

Domicile :

Nom :

Prénom :

Lieu de naissance :

Date de naissance :

Domicile :

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

INDICATIONS RELATIVES À L'AÉROSTAT.

(AÉROPLAN.)

Propriétaire de l'aéroplan. { Nom :
Prénom :
Domicile :

Type de l'aéroplan (mono ou biplan) :

Désignation du constructeur :

Envergure des surfaces portantes :

Nombre des surfaces :

Gouvernails. { de direction :
de profondeur :

Moteurs.... { Nombre :
Nombre et alésage des cylindres :
Puissance totale :

Hélices.... { Nombre des hélices :
Nombre des ailes :
Diamètre :

Numéro d'immatriculation devant figurer sur les plaques d'identité :

INDICATIONS RELATIVES AU CONDUCTEUR OU AUX CONDUCTEURS.

Nom :

Prénom :

Lieu de naissance :

Date de naissance :

Domicile :

Nom :

Prénom :

Lieu de naissance :

Date de naissance :

Domicile :

ROYAUME DE

Visa de l'entrée en	Visa de la sortie de
Lieu : Date : Le des Douanes, Cachet de la Douane.	Lieu : Date : Le des Douanes, Cachet de la Douane.
EXCLUSION D'UN CONDUCTEUR. Le sieur (nom et prénom) , autorisé ci-dessus par l'autorité d (pays) , est exclu de la faculté de conduire le (genre de l'aérostat) sur le territoire , en vertu de Cachet de l'autorité A , le *Le* (Signature	**ADMISSION D'UN NOUVEAU CONDUCTEUR.** A , le *Le* (Signature) PHOTOGRAPHIE Cachet de l'autorité Nom : Prénom : Lieu de naissance : Date de naissance : Domicile :

DEUXIÈME COMMISSION.

DEUXIÈME SÉANCE.

SAMEDI 21 MAI 1910 (SOIR).

Présidence de M. LARDY.

Le Président propose la nomination d'un rapporteur des travaux de la Commission et signale les titres qui lui paraissent recommander le choix de M. Hennequin (France) pour cette tâche considérable. Cette désignation est unanimement approuvée par l'Assemblée.

Question III. (Suite.)

La discussion s'engage sur la question de la rédaction du permis de navigabilité. Ne serait-il pas convenable qu'il contînt une description de l'aéronef?

M. Hennequin dit que ces indications sont indispensables; il faut pouvoir identifier le navire aérien.

M. Weiss croit que la question doit être réservée jusqu'à ce que la première Commission ait décidé sur le point de savoir si l'aéronef aura ou non une nationalité.

Le Président propose de réserver seulement le point spécial de la nationalité. Il est décidé que les principales caractéristiques de l'aéronef figureront sur le permis. Il y sera mentionné les revisions successives auxquelles aura été soumis l'appareil.

M. Weiss demande que le propriétaire ou le constructeur soient tenus de faire examiner de nouveau leur aéronef chaque fois qu'il aura subi une modification importante.

M. Surcouf estime que cette obligation présenterait de grands dangers. On ne sait encore, dans l'état de la construction aéronautique, ce qu'est une modification essentielle et quelle en sera la conséquence. Il propose de s'en tenir aux modifications de *l'apparence constructive.*

M. Lewald (Allemagne) croit que la question aurait été résolue par l'obligation de la revision annuelle.

M. Bourée propose que chaque appareil ait un journal de bord.

Le Président répond que rien n'empêchera les États de décréter chez eux des revisions périodiques. Il ne paraît pas nécessaire d'organiser internationalement la déclaration. Il est entendu que le constructeur, ou le propriétaire, sera juge de l'importance des modifications apportées à son appareil.

La Commission examine ensuite la question de la reconnaissance du permis à l'étranger.

M. Hennequin croit que, par analogie avec ce qui a été décidé pour la circulation automobile, on doit donner à l'autorité étrangère le droit de regard sur le navire aérien et sa conduite. Il est admis que le permis sera reconnu à l'étranger et que l'autorité étrangère aura le droit de retrait dans les conditions énoncées dans les propositions allemandes. Il est suggéré que la délivrance du permis ne puisse engager la responsabilité du Gouvernement qui le délivre. Le fait que chacun des Gouvernements signataires s'oblige à soumettre les aéronefs à un examen sérieux paraît une garantie suffisante. M. Hennequin demande que cette question ne fasse pas l'objet d'un débat.

M. Renault appuie cette opinion en priant que l'on évite de parler de la responsabilité de l'État, déjà trop souvent irresponsable.

Question V.

Faut-il imposer l'obligation d'assurer l'identification des aéronefs à terre ou en marche, au moyen de marques extérieures?

Il est admis que chaque appareil devra recevoir des signes apparents permettant de le distinguer. Ces signes seront en caractères latins.

Diverses couleurs ont été proposées.

M. Hennequin exprime l'opinion que cette question de détail soit réservée. Il ne voit pas, au reste, l'utilité d'adopter une couleur uniforme.

M. Surcouf (France) estime qu'une certaine uniformité est désirable. Le rouge, proposé par le Danemark, ne peut être photographié sur le jaune, couleur des enveloppes des aérostats. La dimension, elle aussi, doit être au moins approximativement réglementée.

M. le Colonel Lenchantin (Italie) propose que les signes soient de deux espèces: les uns propres à l'atterrissage, les autres propres à la marche.

Cette proposition est adoptée.

M. Hergesell (Allemagne) demande que cette question soit renvoyée à la Sous-Commission technique dépendant de la quatrième Commission.

M. Weiss (France) pense que le principe doit être admis avant de renvoyer le détail de la réglementation à la Commission technique.

M. le Colonel Schaeck estime que les marques, qui doivent être fixes, doivent aussi adhérer au corps du ballon.

Le Président met en discussion le point de savoir si, pour ces marques, on doit établir des distinctions en ce qui concerne les diverses sortes d'aéronefs.

M. Surcouf dit que, dans la pratique, on se heurtera à certaines difficultés en précisant l'*endroit* où devront se trouver les marques. Stipuler la *visibilité* des marques suffirait. La modalité en serait laissée à l'appréciation des constructeurs.

Il en est ainsi décidé.

Quelles seront ces marques?

M. le Colonel Schaeck demande qu'on stipule la dimension minimum de ces marques.

M. Hennequin croit que tout le monde sera d'accord sur la nécessité, pour l'appareil, de porter un numéro. Ce numéro permettra de le reconnaître, puisqu'il sera enregistré dans des listes communiquées à tous les États.

Il est admis que l'aéronef devra porter une marque de sa nationalité, et un numéro, qui devront être visibles à grande distance.

Faut-il admettre des pavillons et dans quelles conditions?

M. Paul Fauchille (France) émet l'avis que le pavillon est inutile.

M. le général Eichholtz (Russie) demande que le pavillon soit maintenu au moins pour l'atterrissage.

M. Surcouf se prononce contre l'obligation du pavillon. La quatrième Commission stipulant qu'au moment de l'atterrissage un pavillon avertisseur soit arboré, il suffira de décider que ce pavillon soit le pavillon national.

M. Weiss estime que l'obligation du pavillon ne peut s'appliquer aux aéroplanes.

La Délégation de Grande-Bretagne demande que le pavillon soit obligatoire quand il s'agit d'aéronefs d'État.

M. Paul Fauchille suggère l'obligation de placer sur la nacelle l'indication du cubage de l'aéronef.

M. Surcouf croit qu'en pratique le contrôle du cubage est impossible à exercer.

Il est décidé que tout le détail du numérotage et des signes sera renvoyé à l'examen de la Sous-Commission technique.

Question VI.

Doit-on exiger des conditions d'aptitudes pour le personnel de l'aéronef ?

Il est admis qu'un certificat doit être exigé.

La discussion s'engage sur la proposition russe portant que chaque État sera libre de réglementer la constatation de la compétence des pilotes.

M. Hennequin estime qu'un minimum de connaissances doit être exigé.

M. le Général Eichholtz répond que la Russie n'a entendu réserver que le moyen de constatation.

M. Surcouf dit que des précédents existent pour définir ces conditions. En France, un pilote d'aéronef doit avoir fait dix ascensions libres. L'aviateur doit avoir fait trois circuits de 3 kilomètres. Le pilote de dirigeable doit être muni du brevet de pilote de ballon libre et avoir accompli six voyages. En Allemagne, les conditions sont sensiblement les mêmes.

M. Lewald croit qu'on doit laisser à chaque État le soin de fixer le programme de l'examen.

M. Hennequin pense qu'on pourrait se limiter aux conditions minima exigées actuellement par les sociétés aéronautiques des divers pays et dont M. Surcouf a donné un aperçu.

Cette question est renvoyée à une séance ultérieure.

Le Président rappelle qu'on propose aussi d'exiger la stipulation de conditions d'âge, de moralité et de santé (daltonisme entre autres).

Il est admis qu'il ne sera pas exigé de conditions de santé. L'âge minimum de 18 ans est adopté. La question du daltonisme est écartée.

Le brevet doit-il être exigé du pilote seulement?

M. le Colonel Lenchantin demande que tout le personnel chargé de la conduite soit muni du brevet.

M. Surcouf dit qu'il suffit que le capitaine du bord soit breveté.

Plusieurs propositions sont en présence :

1° Tout le personnel sera pourvu du brevet;

2° Le commandant et son subordonné immédiat auront un brevet; le timonier et le machiniste devront être reconnus aptes à leurs fonctions;

3° Le pilote, seul responsable, doit seul être muni du brevet.

Le Président propose de reporter la solution de cette question à la prochaine séance.

Les certificats d'aptitude seront *reconnus* dans les autres pays, comme il a été décidé pour le certificat de navigabilité, et le retrait pourra en être exercé par un pays étranger au cas où le conducteur serait démontré incapable de diriger son appareil.

La question des *conditions de moralité* est posée par la Délégation française.

M. Hennequin propose la production d'un casier judiciaire net : c'est ce qu'exige un règlement italien de juillet 1909 pour le conducteur d'automobiles. Mais jusqu'où aller ? Quelles pénalités seront une cause d'exclusion ? On pourrait se contenter d'exclure les individus qui ont commis des crimes ou ont été l'objet de condamnations graves, par exemple pour délits de violence.

Un membre suggère l'idée de prendre comme base les délits comportant l'extradition.

M. le Président fait remarquer que le terme de condamnations graves est bien vague. Une condamnation douanière n'est pas immorale au point de vue international ; cependant elle offre des dangers en ce qui concerne la navigation aérienne. D'autre part, prendre pour base les délits comportant l'extradition, cela écarterait également la contrebande et aussi l'espionnage, qui sont particulièrement à redouter en matière aérienne.

M. Paul Fauchille. — Il est nécessaire que la Convention pose le *principe* que des conditions de moralité seront exigées. Quelles seront ces conditions ? c'est à la législation interne de chaque État à en décider, à les définir. Il est seulement souhaitable que les conditions imposées par les différents États soient sérieuses et uniformes.

La Commission adopte la proposition d'exiger uniformément des conditions de bonne moralité, chaque État étant maître de les définir.

Les Secrétaires :

Aubry,

Le Gavrian.

Le Président :

Lardy.

DEUXIÈME COMMISSION.

TROISIÈME SÉANCE.

JEUDI 26 MAI 1910 (SOIR).

Présidence de M. Lardy.

La séance est ouverte à 2 heures et demie.

La discussion est reprise sur la question VI restée en suspens.

Il a été admis dans la dernière séance que chaque Etat pourra retirer le certificat de pilote à l'individu qui, postérieurement à son obtention, ne remplira plus les conditions de moralité requises.

M. Hennequin (France) demande que cette *faculté* soit transformée en *obligation*.

M. le Président estime que l'obligation pourrait entraîner à des abus, en cas, par exemple, de condamnations politiques ou militaires.

M. Hennequin constate que laisser la faculté pure et simple aux États c'est régler une question de droit interne et non de droit international.

M. Fauchille (France) demande si le retrait exercé par un pays devra être reconnu par les autres pays.

Il est décidé que le retrait n'aura qu'un caractère territorial et n'obligera point les autres États.

M. Lewald (Allemagne) propose que la disposition relative au retrait puisse également s'appliquer aux conditions d'aptitude physique et d'aptitude technique.

On revient à la question réservée :

Qui devra être pourvu du brevet ? Le seul pilote ou l'équipage ?

M. Weiss (France) expose que la Délégation française est prête à accepter ce système transactionnel : n'exiger un brevet que pour le chef mécanicien, s'il y en a un près du pilote.

M. Lewald insiste pour que le timonier soit également breveté.

M. le général Eichholtz (Russie) propose d'imposer le brevet au *personnel responsable*, sans préciser davantage.

M. Lenchantin (Italie) croit que la rédaction italienne : « *Le personnel de conduite* » serait préférable.

M. le Président estime qu'en réservant aux États desservis le droit de conclure des conventions particulières pour les lignes des grands dirigeables, on pourrait accepter la proposition française.

Rédaction réservée, l'accord s'établit sur cette base : *les permis sont obligatoires pour les pilotes, les personnes appelées à les remplacer et le chef mécanicien s'il y en a un.*

— *En quoi devra consister l'examen ?*

M. Weiss déclare au nom de la Délégation française qu'il est trop tôt pour stipuler un programme détaillé. Il suffirait de stipuler un « examen théorique et pratique ». Cette suggestion est approuvée.

Question VII.

1er alinéa. — Règles internationales à imposer, lors du départ, pour l'aéronef, le personnel, les passagers et le chargement.

Deux systèmes sont en présence :

1° Le système français qui ne prévoit aucune formalité à exiger au départ pour un aéronef. Liberté complète;

2° Le système allemand qui applique aux aéronefs de tous autres États toutes les restrictions auxquelles seront soumis les siens propres.

Il est décidé que la question de principe sera réservée à la compétence de la 1re Commission.

M. le Président expose divers points de vue des puissances sur les questions de détail afférentes à la question VII.

1° *La proposition du Luxembourg et du Danemark* relative à l'obligation de ne partir qu'à des points déterminés n'est pas maintenue.

2° *Proposition du Danemark* relative à la visite des appareils par l'autorité compétente à chaque départ.

M. le colonel Schaeck (Suisse) croit qu'il est difficile de vérifier les appareils au départ. Le permis de navigabilité doit suffire.

La proposition est retirée.

3° *Proposition de l'Autriche-Hongrie.* Notification aux États de la date du départ, du chargement, du but du voyage, etc.

M. Hergesell (Allemagne) croit que la proposition ne pourra pas toujours s'appliquer. Le but du voyage ne peut être exactement déterminé en raison du vent, de la pression barométrique, etc.

M. Fauchille estime que ces exigences empêcheraient souvent des voyages, en raison des délais qu'elles nécessiteraient.

La proposition n'est pas admise.

4° *Proposition danoise et italienne* sur la visite minutieuse de l'aéronef au départ pour vérifier s'il n'enlève pas d'objets dangereux ou d'explosifs.

Il est admis que cette vérification, d'ailleurs *désirable*, sera une *faculté* pour chaque État et non une *obligation.*

La troisième Commission, au reste, a admis le droit de visite au départ par la police et l'autorité technique locales.

5° En ce qui concerne le passage ou l'atterrissage près des zones dangereuses, la question sera traitée en même temps que la question X.

Question VIII.

Papiers de bord.

Il est admis que le certificat d'origine ou d'immatriculation doit être compris au nombre de ces papiers. Il en est de même pour les certificats de navigabilité et pour les certificats d'aptitude du personnel.

Un livre de bord est déclaré obligatoire pour les ballons libres et les dirigeables.

M. Weiss fait remarquer que pour l'aéroplane il est impossible de tenir un livre de bord aussi complet.

La Délégation allemande répond que le livre de bord peut être tenu après et non pendant l'ascension.

M. le Président propose de n'exiger le livre de bord pour les aéroplanes que lorsqu'il s'agira de *voyages internationaux.* Il en est ainsi décidé sauf à examiner l'utilité d'un livre de bord restreint pour les aéroplanes voyageant à l'intérieur.

Que devra-t-on inscrire sur le livre de bord?

On devra y mentionner *le nom et la nationalité, la profession et le domicile du propriétaire;*

Le nom et la nationalité de l'aéronaute, des hommes de l'équipage et des voyageurs (pour les voyages internationaux).

Il est proposé de mentionner au livre de bord l'indication de la *marche suivie en plan et en altitude.*

1° *En plan (sur carte).* — Les techniciens estiment que dans des cas nombreux il sera impossible de se conformer à cette prescription.

M. Lewald insiste pour que l'indication de la marche figure, *lorsque les circonstances le permettront,* sur le livre de bord.

M. le Capitaine Richard (France) croit que la plupart du temps cette indication sera possible.

La proposition est adoptée à l'unanimité.

La question de l'échelle des cartes est réservée.

2° *En altitude.* — Certaines difficultés sont soulevées par les techniciens et en particulier pour les aéroplanes (obligation d'emporter un barographe).

On décide d'imposer l'obligation du barographe aux ballons libres et aux dirigeables. La question est réservée pour les aéroplanes.

Proposition allemande d'indiquer l'état du vent et du temps.

M. le Capitaine Richard estime que cette obligation n'offrirait guère d'intérêt.

M. le Commandant de Saint-Marc (Belgique) propose d'indiquer également le cap sous lequel voyage l'aéronef.

M. Weiss suggère de dire seulement, en combinant les n°s 3 et 4 des propositions allemandes : *les circonstances intéressantes du voyage.*

La notation obligatoire du vent et du temps est repoussée.

Par contre, il est admis que toutes les *circonstances intéressantes* seront inscrites au livre de bord, notamment les escales, les accidents et la mention de tout autre appareil volant aperçu en cours de route.

Effectif et Consommation des matériaux nécessaires au fonctionnement des machines, le nombre de tours des machines par minute et la durée de la marche.

Ces renseignements ne paraissant point présenter d'intérêt au point de vue de la police internationale, leur mention au livre de bord ne sera pas obligatoire, mais chaque État pourra les faire entrer dans son formulaire.

Obligation de conserver le livre de bord (proposition allemande).

Le principe de la conservation obligatoire est admis.

Par qui devra-t-il être conservé? — Chaque État aura à le déterminer.

Pendant combien de temps? — Deux ans au minimum.

M. Byrne pose une question relative à l'assurance obligatoire contre les dommages causés par les aéronefs.

Elle est renvoyée à la question XIV.

M. Fauchille demande quelles seront les sanctions en cas d'inobservation des prescriptions qu'on vient d'édicter touchant les mentions qui doivent être inscrites au livre de bord. — Quelle pourra être l'attitude de l'État qui verra arriver sur son territoire un aéronef étranger dont le livre de bord ne contient pas les mentions imposées par la Convention?

Il est décidé que chaque État devra, à ce sujet, prendre des dispositions pénales.

Passeports ou permis d'accès dans les États étrangers.

Cette question est réservée à l'appréciation de chaque État.

Arrangement du livre de bord.

Il reviendra à chaque État de le déterminer.

En quelle langue seront rédigés les papiers de bord?

M. le Colonel Lenchantin propose qu'ils soient rédigés dans la langue nationale, sauf toutefois le permis de navigabilité et le certificat d'aptitude qui devront être en outre rédigés en une ou deux autres langues.

Cette question est ajournée.

M. Weiss reprend la question relative à l'obligation pour les aéroplanes voyageant à l'intérieur de tenir un livre de bord restreint.

Cette question est renvoyée à la Commission de rédaction.

La séance est levée à 5 heures et demie.

Les Secrétaires,
Aubry,
Le Gavrian.

Le Président,
Lardy.

DEUXIÈME COMMISSION.

QUATRIÈME SÉANCE.

SAMEDI 28 MAI 1910 (SOIR).

Présidence de M. LARDY.

La séance est ouverte à 2 heures et demie.

Le Président indique que dans les pièces à établir en trois langues, et dont il a été question dans la séance précédente, il n'est pas nécessaire que les langues autres que la langue nationale soient toujours les mêmes, et cela même dans l'intérieur du pays.

M. Weiss (France) demande si, pour les permis de navigabilité et de pilotage, il ne conviendrait pas d'employer toutes les langues des États contractants.

Ces points sont renvoyés à la Commission de rédaction, qui sollicitera l'avis des techniciens.

Question IX.

Faut-il, pour garantir la sécurité de la circulation d'une part, imposer aux aéronefs en marche certaines mesures de précaution (signaux visibles et sonores, directions à suivre, etc.) et, d'autre part, établir sur le sol des marques distinctives qui faciliteraient la reconnaissance de certains points ?

a) *Signaux à imposer aux aéronefs en marche.*

Cette question est renvoyée à la quatrième Commission, qu'elle concerne particulièrement.

b) *Marques sur le sol destinées à faciliter la circulation des aéronefs.*

La Commission se trouve en présence de deux sortes de propositions :

L'Allemagne, le Danemark sont d'avis de *recommander* les marques sur le sol, sans en faire une obligation. La Grande-Bretagne se rallie à ces vues.

La Bulgarie, au contraire, préconise *l'obligation* d'inscrire des marques sur le sol. L'Italie également.

La France réserve son opinion, se trouvant encore insuffisamment éclairée.

M. Lewald (Allemagne) croit qu'en pratique des marques peuvent être placées sur le sol, par exemple sur les gares de chemins de fer.

M. Surcouf (France) estime que les marques sur le sol peuvent servir soit à faciliter la navigation aérienne, soit à l'interdire dans certaines zones dangereuses. Il serait partisan de signaler surtout les endroits dangereux (tels que ceux sillonnés par des lignes électriques à haute tension). Il proposerait d'imposer internationalement l'obligation de signaler les obstacles de cette nature.

Les expériences que M. Surcouf a personnellement faites ont prouvé que neuf fois sur dix les signaux sont très difficilement perceptibles, à moins de leur donner des dimensions inapplicables dans la pratique. Il faudrait donc se préoccuper d'abord de trouver des bases de signaux efficaces.

La Commission admet que les marques ne seront pas imposées aux Gouvernements, mais seulement recommandées. Les États seront invités à rechercher individuellement les meilleures natures de signaux.

c) *Signalement des lignes électriques.*

Le Président, sur la question du signalement des lignes électriques, propose d'en renvoyer l'étude au moment où, au sujet de la question X, l'on examinera la désignation des lieux interdits.

M. Surcouf insiste toutefois pour que, dès maintenant, soit spécifiée l'obligation de signaler les lignes électriques dont le danger est considérable. Il estime que des cartes bien faites donneraient au pilote le moyen de découvrir les signaux marquant ces lignes.

M. Weiss pense qu'une telle carte serait impossible à tenir à jour.

M. Schaeck (Suisse) dit qu'en Suisse une carte au 1/100,000e indiquant les lignes à haute tension a été tracée il y a trois ou quatre ans, mais est très difficile à tenir à jour. L'essentiel serait d'exiger que les lignes de poteaux fussent marquées de signes distinctifs uniformes. Il croit que, même avec une carte, le meilleur moyen pour l'aéronaute d'éviter l'accident est de prendre de grandes précautions.

M. le Colonel Lenchantin (Italie) indique que, pour la région lombarde, il existe également une carte de ce genre. Il estime néanmoins, comme M. Schaeck, que ces cartes, à moins d'être à très grande échelle, ne servent pas à grand'chose.

M. Hergesell (Allemagne) considère que les cartes sont dangereuses parce qu'elles ne peuvent pas être complètes; mais il est d'avis de faire des marques indiquant les lignes à haute tension.

M. Lewald pense que les États, en délivrant des concessions de lignes électriques à haute tension, devraient exiger que le concessionnaire les munisse de marques très visibles.

M. Weiss partage cette opinion. Il ajoute que la législation française permettrait de marquer aussi les lignes existantes. Mais, pratiquement, si on peut marquer les poteaux, il est bien difficile d'indiquer les câbles traversant des vallées. On peut au maximum marquer les pilones d'aboutissement des câbles.

M. le Capitaine Richard (France) rappelle que, sur sa proposition, la première Commission a adopté le principe d'une carte aéronautique sur laquelle on pourrait indiquer les lignes à haute tension.

M. Surcouf estime qu'une carte, même incomplète, rendra des services et tiendra lieu tout au moins de première étape pour une carte plus complète.

Il croit d'ailleurs que la tenue à jour des cartes n'est pas irréalisable, puisque les lignes à haute tension ne peuvent être établies qu'après autorisation des pouvoirs publics.

M. le Général Eichholtz (Russie) pense qu'une carte à échelle suffisante imposerait à l'aéronef des surcharges très considérables.

M. le Lieutenant de vaisseau Bourée (Monaco) suggère qu'à défaut de cartes complètes, il soit rédigé des instructions signalant que telle ou telle région est sillonnée de lignes électriques.

M. le Colonel Schaeck dit que les tensions moyennes offrent aussi des dangers, de même que les basses tensions à haute fréquence.

M. Hergesell propose de recommander aux Gouvernements et aux aéro-clubs l'examen de cette question du signalement sur cartes des lignes électriques, en attendant qu'on en internationalise la solution.

M. Surcouf se rallie à cette proposition.

La Commission l'adopte, sous réserve de la rédaction, étant bien entendu que les Gouvernements feront tous leurs efforts pour aboutir, en s'abouchant au besoin à ce sujet avec les Fédérations aéronautiques internationales.

d) *Échelle des cartes.*

La Délégation britannique exprime l'avis que les cartes devront être tracées à l'échelle décimale.

Le Président félicite les délégués britanniques de cette concession libérale qui sera saluée avec joie sur tout le continent européen par les amis du système métrique.

M. Surcouf propose qu'une échelle uniforme soit fixée pour les cartes aéronautiques.

M. Lenchantin craint que ce ne soit actuellement prématuré.

M. Surcouf pense que pour obtenir des cartes claires et utilisables, il faudrait en confectionner de spéciales pour les aéronautes, qui ne contiendraient que les indications utiles à l'aéronautique, et dont l'échelle serait uniforme.

La Commission adopte finalement un simple *vœu* en faveur de l'uniformité de l'échelle.

Sur la question posée de l'échange obligatoire des cartes, il est répondu que cette obligation ne doit pas être imposée aux États, puisque les cartes seront dans le commerce.

e) *Marques à établir.*

Il est admis que les Gouvernements s'appliqueront à faire désigner les points remarquables : ports d'aérostats, stations de chemins de fer, feux de la côte, etc.

La Commission émet en outre le vœu que l'on signale les câbles électriques à haute tension d'une manière très visible et uniforme dans les différents pays.

Question X.

Des règles internationales à imposer lors de l'atterrissage.

Faut-il restreindre la liberté d'atterrissage ?

a) *Signaux avertisseurs d'atterrissage (visibles ou sonores) ;*

b) *Communications internationales des zones interdites ou dangereuses.*

a) Il est décidé que la question des signaux avertisseurs d'atterrissage sera renvoyée à la 4e Commission.

Une courte discussion s'engage, toutefois, sur la proposition qui est faite de s'occuper au sein de la IIe Commission des sanctions applicables aux infractions aux règles qui seront posées.

Le Projet allemand propose de n'infliger aucune punition si l'inobservance des instructions n'implique ni faute ni négligence.

Le Président, tout en reconnaissant ce qu'il y a de profondément équitable dans la proposition allemande, croit que la question est étrangère à l'objet de la Conférence, qui doit laisser de côté les responsabilités civiles et pénales.

b) 1° La Commission admet le principe de la liberté entière d'atterrissage des aéronefs privés en dehors des zones interdites.

2° Au sujet de l'avis à donner par l'aéronaute qui atterrit aux autorités locales, MM. Weiss et Hennequin (France) expliquent que la proposition française, tendant à l'obligation d'aviser l'autorité locale, a un double but : satisfaire à la fois un intérêt de police et un intérêt fiscal. Elle s'applique aussi aux aéronefs venant de l'étranger.

La proposition allemande réserve simplement aux États la faculté d'imposer l'obligation d'avertir l'autorité locale.

La Commission adopte la proposition allemande, étant admis que la règle qu'adoptera chaque État sera obligatoire pour tous les aéronefs atterrissant chez lui, y compris ceux venant de l'étranger.

3° Obligation d'atterrir en des lieux déterminés.

Cette proposition est repoussée.

M. Byrne (Angleterre) transforme en l'expression d'un désir l'obligation formulée dans la proposition britannique d'atterrir dans des lieux déterminés. Il estime, au reste, qu'on pourrait, aux frontières, ménager de larges zones par où devraient entrer les aéronefs. Il en donne un exemple sur une carte d'Angleterre. (Voir Annexe I.)

M. l'Amiral Gamble explique que ce seraient plutôt des zones interdites pour le passage et l'atterrissage des aéronefs.

MM. Weiss et Dessens (France) estiment être d'accord sur ce point, qui se confond avec la question des zones interdites, mais il serait bon, croient-ils, d'attendre, pour la discuter, qu'une réunion des délégués militaires ait eu lieu.

Le Président constate que la Commission est d'accord pour admettre le principe que chaque État aura la faculté d'interdire la zone qu'il jugera utile.

4° Cartes portant l'indication des zones interdites.

M. Weiss pense qu'au contraire de ce qui a été admis pour les zones dangereuses (*faculté*) il faudra imposer aux États l'*obligation* de dresser la carte des zones interdites et de les communiquer.

M. le Colonel Lenchantin croit qu'il peut y avoir là des inconvénients au point de vue militaire et demande que la question soit réservée jusqu'à ce que les délégués militaires en aient conféré.

M. Renault (France) fait remarquer qu'il n'existe pas de Commission militaire, et que les militaires et marins n'ont à échanger de vues entre eux qu'à l'effet de renseigner leurs délégations respectives.

La Commission décide que les zones interdites devront être notifiées aux États.

5° Désignation des zones interdites, sur le terrain, de jour et de nuit.

Il est admis que ces désignations ne peuvent être exigées.

6° Sanctions aux contraventions.

Le Président pense que les sanctions diverses proposées doivent être laissées à l'appréciation des États.

La Délégation allemande propose que chaque État applique aux étrangers le même traitement qu'il applique à ses nationaux, avec toutefois la faculté d'appliquer le traitement prévu par les autres nations aux ressortissants de ces nations.

M. Byrne considère qu'il y a deux espèces d'aéronefs : ceux qui opéreront seulement à l'intérieur du pays et pour lesquels une législation simple peut suffire, et ceux qui viendront de l'étranger : pour ceux-là un régime différent s'impose.

M. Renault estime que cette question rentre dans la question de la liberté de navigation que discute la 1re Commission.

M. Schaek pense que chaque État devrait appliquer à ses nationaux le traitement qu'il appliquera aux étrangers.

Le Président pense que l'on doit dire simplement :

Chaque État a le droit d'interdire certaines régions et conserve sa liberté d'action sur la *manière dont il interdira* et sur le point de savoir *à qui il interdira*. La question d'assimilation des étrangers aux nationaux est soit commerciale, et dans ce cas est de la compétence de la 3e Commission, soit politique, et alors revient à la 1re Commission.

La Commission se range à l'avis de son Président.

Certains délégués demandent s'il ne convient pas d'échanger des vues au sujet des ballons libres qu'un cas de force majeure amène dans une zone interdite.

Le Commandant Dessens croit que les zones interdites doivent l'être aussi bien aux ballons libres qu'aux dirigeables. En cas d'infraction, on aura seulement à apprécier si l'aérostat s'est trouvé dans un cas de force majeure.

La Délégation allemande propose qu'un aéronef s'engageant sur une région interdite soit tenu de faire paraître un signe de détresse et d'atterrir le plus tôt possible.

Il en est ainsi décidé.

M. Bourée fait remarquer qu'un aéronef, et surtout un ballon libre, peut, par exemple par temps gris, pénétrer sans s'en rendre compte dans une zone interdite. Il demande s'il ne serait pas possible de l'avertir d'en bas.

Cette suggestion est admise en principe, sauf à déterminer quelle sorte d'avertissement devra être donné.

Question XIII.

Mesures à prendre après l'atterrissage pour la sauvegarde des aéronefs, de leur personnel et de leurs appareils.

Le Président fait connaître que, d'accord avec le Président de la Conférence et le Président de la quatrième Commission, tout ce qui concerne les signes de détresse et d'atterrissage a été renvoyé à la quatrième Commission.

L'assistance réciproque des aéronefs dans l'air est également du domaine de la quatrième Commission.

En ce qui concerne l'*assistance à l'atterrissage*, il est admis à l'unanimité, sur la proposition de l'Allemagne et de la France, que les autorités du pays où a lieu l'atterrissage sont tenues de prêter leur assistance aux aéronautes.

La Commission adopte également le principe de l'obligation pour les États d'instruire la population des mesures à prendre dans ces circonstances.

La question des frais sera examinée avec celle des épaves.

Question XIV.

Épaves.

L'Allemagne a proposé de s'en tenir en matière d'épaves à la loi de chaque pays.

La proposition française est différente : déclaration de la découverte d'une épave à l'autorité et restitution au propriétaire, qui remboursera au sauveteur ses frais et lui payera une rémunération de 5 p. 100 de la valeur de l'épave.

Les Délégués d'Allemagne, de Russie et d'Italie déclarent se rallier à la proposition française.

M. Meili (Suisse) fait observer que cette proposition obligerait à modifier le Code civil helvétique recemment voté.

M. Renault reconnaît que la proposition, si elle est votée, devra modifier plus ou moins la législation de plusieurs nations. Mais cet inconvénient disparaît devant les avantages que présentera une règle unique telle que celle qui fait l'objet de la proposition française.

La proposition française est adoptée.

Diverses propositions nouvelles.

a) Proposition britannique sur *l'obligation de l'assurance* contre les dégâts occasionnés par les aéronefs aux personnes et aux propriétés. (Voir Annexe II.)

M. Byrne déclare que la Délégation britannique n'émet qu'un *vœu*, mais très instant.

M. Schaeck craint que l'exécution de cette assurance ne présente maintes difficultés. Peut-être ne se trouvera-t-il même pas de compagnies disposées à assurer de tels risques. Les dommages sont très variés, parfois énormes. Ils peuvent être causés non seulement par l'aéronef, mais encore indirectement (par exemple, par le public accouru pour aider à l'atterrissage).

Sous ces réserves, M. Schaeck se rallie au vœu présenté par la Délégation britannique.

M. Renault exprime des réserves sur le vœu qu'il considère comme soulevant des questions de droit étrangères à l'objet de la Conférence.

M. Fauchille (France) fait remarquer que si, comme on a paru le dire, le droit britannique considère le passage au-dessus d'une propriété comme une atteinte à celle-ci et, par suite, comme un dommage; les compagnies d'assurances n'y suffiraient pas: on ne trouverait pas de compagnies qui voulussent faire de telles assurances. Une pareille législation, si elle existe, reviendrait d'ailleurs, dans la réalité, à empêcher toute navigation aérienne.

Le Président renvoie le vote de ce vœu à une prochaine séance pour permettre aux Délégations de solliciter, si besoin est, des instructions de leurs Gouvernements.

b) *Ballons-sonde.*

M. Lenchantin demande si la Conférence ne doit pas s'occuper des aérostats non montés, tels que les *ballons-sonde*. Il communique un vœu de la Délégation italienne à ce sujet. (Voir Annexe III.)

M. Lewald répond que la Délégation allemande a préparé une proposition sur ce point, mais il estime qu'elle n'est pas de la compétence de la 2e Commission.

M. Schaeck pense que, puisqu'un ballon-sonde devient toujours une épave, il serait intéressant d'examiner si ces appareils ne doivent pas être traités comme des épaves. La conséquence en serait fort coûteuse pour les personnes qui se servent de ce moyen d'expérimentation.

M. Meili demande que cette question de ballons-sonde soit réservée.

M. Bourée estime que l'assistance aux ballons pourrait être étendue aux ballons-sonde.

M. Renault constate qu'aucune difficulté ne s'est jamais présentée en fait pour les ballons-sonde, et que cet objet semble étranger à la Conférence.

La question, ne figurant pas à l'ordre du jour de la Conférence, est renvoyée à la prochaine séance pour permettre aux délégués de demander et de recevoir des instructions.

c) *Nomination d'un Comité de rédaction.*

Le Président propose la nomination d'un Comité de rédaction. Sont désignés pour en faire partie : MM. Lardy, Lewald, Byrne, Lenchantin, Hennequin (rapporteur).

La Commission s'ajourne en laissant à son Président le soin de la convoquer, dès que le travail du Comité de rédaction et du rapporteur seront achevés.

La séance est levée à 6 heures 45.

Les Secrétaires,
Aubry.
Le Gavrian

Le Président,
Lardy.

ANNEXES.

I

NOTE DE LA DÉLÉGATION BRITANNIQUE

sur la question X. (Règle internationale à imposer lors de l'atterrissage.)

La Délégation britannique exprime le désir de substituer les déclarations suivantes, qui représentent l'opinion actuelle de son Gouvernement, aux alinéas 1 et 2 de la réponse donnée par la Grande-Bretagne à la question et imprimée dans le questionnaire :

Afin que les règlements douaniers puissent être appliqués sans difficulté, et que l'obéissance aux règles concernant les aéronefs circulant à l'étranger puisse être assurée, il est à désirer que les voies aériennes au-dessus des frontières par où les aéronefs étrangers pourront entrer dans un pays soient indiquées sur les cartes aéronautiques et que des emplacements convenables soient choisis dans le voisinage de la frontière où les aéronautes pourront atterrir. Sur ces emplacements, toutes les facilités de douane seront accordées.

Si, par contre, un aéronef ne veut ou ne peut atterrir aux emplacements prescrits, s'il a dévié par force majeure, il doit prévenir les autorités policières ou douanières les plus voisines; et il sera détenu jusqu'à ce que l'examen douanier soit accompli. Evidemment, cet examen durera plus longtemps s'il faut attendre l'arrivée des douaniers, même les plus voisins. Par conséquent, la Délégation britannique est d'avis que la prescription des emplacements spéciaux pour l'atterrissage des aéronefs arrivant de l'étranger sera très convenable pour les aéronautes, et qu'elle simplifiera le contrôle de douane en ce qui concerne la navigation aérienne. En outre, on doit espérer que les sociétés aéronautiques établiront à ces endroits des hangars, des usines pour la réparation des aéronefs, etc., de sorte qu'ils deviennent des rendez-vous naturels pour les aéronautes qui franchissent la frontière.

II

NOTE DE LA DÉLÉGATION BRITANNIQUE

au sujet du dommage causé par l'atterrissage.

La Délégation britannique désire attirer l'attention bienveillante de la Commission sur la question très importante du dédommagement des particuliers pour les

pertes qu'ils pourront éprouver par suite de l'atterrissage volontaire ou involontaire d'un aéronef sur leurs habitations ou sur leurs propriétés.

D'après le droit anglais, un aéronaute atterrissant sur une propriété privée (laissons pour le moment de côté la question de force majeure) commettrait une infraction aux droits d'autrui et serait responsable, non seulement des dommages causés par lui ou par son aéronef, mais aussi des dégâts faits par la foule qui, attirée par la curiosité, pourrait se rassembler à l'endroit de l'atterrissage et détruire les haies par exemple; ou bien les fleurs ou les légumes d'un jardin ou le blé d'un terrain cultivé.

Le montant des dommages-intérêts que l'on serait en droit de réclamer en conséquence d'une descente maladroite ou des actes d'une foule excitée pourrait être très considérable.

Il y a donc lieu de chercher un moyen d'arriver à donner une satisfaction raisonnable aux demandes légitimes de l'individu qui a éprouvé des dommages et, en même temps, d'alléger la charge qui pèse sur le délinquant.

Un système d'assurance des aéronautes contre les réclamations des personnes tierces offre peut-être une solution pratique du problème. Sans doute tout aéronaute sérieux adoptera de sa propre initiative ce moyen de sauvegarder ses propres intérêts. Il y a cependant des individus qui sont aussi peu soucieux de leurs propres intérêts que de ceux d'autrui, et on est amené à croire que l'assurance doit être obligatoire pour tous les aéronautes.

Certes un particulier blessé par la descente d'un aéronef ou atteint par un objet tombant d'un aéronef, ou qui a ses biens endommagés ou même détruits, préférerait avoir le solde des dommages garanti par une police d'assurance issue d'une société réputée que d'être obligé de faire valoir ses réclamations contre un aéronaute relevant d'un pays étranger.

Si ce système se recommande à la Commission, il y a lieu de prescrire que :

a. L'immatriculation d'un aéronef ne peut avoir lieu que sur la production par le propriétaire d'une police d'assurance;

b. La police doit toujours être portée par l'aéronef pendant un voyage.

III

VŒU PRÉSENTÉ PAR LA DÉLÉGATION ITALIENNE

au sujet des ballons-sonde, d'après le projet présenté par M. Paul Fauchille à l'Institut de droit international dans la session de 1902.

Les aéronefs non montés, qui, sous le nom de « ballons-sonde », ont un but exclusivement scientifique, peuvent circuler librement dans toutes les parties de l'atmosphère.

Dans le cas de ballons-sonde libres, il y a lieu de suivre les règles suivantes :

Ces ballons ont, attachée à leur nacelle, une plaque mentionnant leur nom, leur

domicile, le nom et l'adresse de leur propriétaire ; ils portent, à un certain endroit de leur enveloppe, un pavillon d'une forme particulière qui indique leur nationalité.

Chaque État doit veiller à ce que ses ressortissants respectent les ballons-sonde atterrissant sur son territoire, remplissent le questionnaire placé dans leur nacelle et les renvoient sans délai à leur expéditeur; les formalités douanières seront, en ce qui les concerne, simplifiées le plus possible.

DEUXIÈME COMMISSION.

CINQUIÈME SÉANCE.

MERCREDI 15 JUIN 1910 (MATIN).

Présidence de M. LARDY.

La séance est ouverte à 9 heures et demie.

Le Président avant d'ouvrir la discussion sur les résolutions proposées par le comité d'examen, explique qu'il a paru utile de joindre à ces résolutions le rapport qui s'y réfère, mais que ce rapport sera modifié, le cas échéant, d'après les délibérations qui vont avoir lieu.

Il ajoute qu'il croit être l'interprète des sentiments de tous les membres de la Commission en adressant à M. Hennequin les félicitations les plus vives pour le talent magistral qu'il a montré dans ce travail d'une clarté parfaite. Sans un pareil rapporteur, ajoute M. Lardy, la tâche si ardue de la Commission n'aurait pu se manifester d'une manière aussi satisfaisante.

Le Président propose aux membres de la Commission de se joindre à lui pour exprimer à M. Hennequin leur plus sincère gratitude. (*Applaudissements prolongés.*)

Règle 1.

Les paragraphes 1 et 2 de la première résolution sont ensuite soumis à la Commission qui les approuve après avoir remplacé dans le second paragraphe, sur la demande du Colonel Lenchantin (Italie), les mots « *ne seront pas exigés pour les ballons* » par les suivants : « *pourront ne pas être exigés pour les ballons* ».

Règle 2.

M. Byrne (Grande-Bretagne) exprime le désir qu'on mentionne le résultat de la visite sur le permis.

Le Président et le Rapporteur expliquent au Délégué britannique que la véritable sanction du défaut de navigabilité sera le retrait du permis. L'indication demandée ne paraît donc pas nécessaire.

Il est procédé au vote sur la proposition de M. Byrne qui n'est pas admise, par 12 voix contre 3.

M. le Colonel Schaek (Suisse) demande s'il n'y a pas une certaine contradiction entre cette règle et la précédente, étant donné que tout-à-l'heure on a posé comme base exclusive de la délivrance du permis, la navigabilité de l'aéronef, tandis que maintenant on semble viser également l'examen du matériel.

Le Rapporteur précise que, dans les deux règles, il ne peut être question (comme la Commission l'a stipulé nettement) que de l'examen statique du ballon. On pourra, dans les visites, voir si les caractéristiques de l'aéronef n'ont pas changé et s'en tenir là.

M. Lewald (Allemagne) est d'avis que la manière dont la visite sera effectuée ne dépend que de l'État qui y fait procéder. Il n'est pas plus nécessaire selon lui de mentionner le résultat de la visite que d'inscrire dans le permis des détails techniques. Il suffit de déclarer que l'aéronef a été visité.

M. Weiss (France) appelle l'attention de la Commission sur le mot « *devront* » qui lui semble devoir être remplacé par le mot « *pourront* », déjà employé par la Délégation française, ce qui transforme une obligation en une faculté.

La Commission décide, à la majorité de 12 voix, de maintenir le texte proposé.

Règle 3.

Cette disposition est adoptée sans discussion.

Règle 4.

A propos des indications du permis en ce qui concerne le ballon libre, M. Weiss exprime la crainte que la règle ne soit un peu compliquée. Il inclinerait à réduire le nombre de ces exigences.

Le Rapporteur rappelle que cette disposition a été discutée par la Sous-Commission technique et que les techniciens, entre autres M. Surcouf, ont estimé nécessaire la mention dont il s'agit.

M. le Général Eichholtz (Russie) signale que le but de cette énumération n'est pas seulement d'établir la caractéristique de l'aéronef, mais de l'identifier. Les éléments spécifiés ne sont pas inutiles dans ce but.

Devant les considérations qu'a fait valoir le Rapporteur, M. Weiss n'insiste pas sur sa remarque.

M. Weiss fait remarquer que la formule *photographie pour les ballons dirigeables et pour les appareils d'aviation* prête à l'équivoque. S'agit-il de la photographie du propriétaire ou de l'appareil?

On décide de lui substituer la formule : *photographie des ballons dirigeables et des appareils d'aviation.*

Pour les ballons libres, M. Jouguet (France) fait remarquer qu'au n° 1 la mention du *panneau de déchirure* est superflue, ce panneau faisant partie des dispositifs des orifices de manœuvre et de dégonflement mentionnés au n° 4.

Cette suppression est adoptée.

M. le Colonel Schaeck fait remarquer qu'il faut indiquer les *circonférences* au lieu de la *circonférence*, si l'on admet que les ballons ont plusieurs diamètres.

Les paragraphes relatifs aux ballons libres et aux ballons dirigeables sont adoptés à l'unanimité avec ces modifications.

Pour les appareils d'aviation, M. Byrne demande qu'on indique dans l'énumération les quantité et nature de l'essence transportée.

Le Rapporteur objecte que ce sont les caractéristiques permanentes de l'appareil qu'on a en vue, et que l'indication suggérée ne répond pas à ce but.

M. le Général Eichholtz ajoute que la sous-commission technique qui a examiné ce point, n'ayant à s'occuper que des appareils à carburation, s'est préoccupée de la variété des combustibles utilisables et a jugé qu'il était difficile de prévoir si un aéronaute prendrait comme lest de la benzine ou du sable.

M. Byrne retire sa proposition.

M. Weiss signale une correction à apporter dans le texte. Il faut dire *alésage des cylindres et course des pistons* au lieu de *alésage, course des cylindres.*

L'ensemble de la règle 4, ainsi rectifiée, est adoptée à l'unanimité.

Règle 5.

M. Lewald croit qu'il faudrait ajouter au mot *caractéristiques* le qualificatif *essentielles* afin de ne pas multiplier à l'excès les causes de retrait.

M. le Général Eichholtz dit qu'il est difficile de faire un choix entre ces caractéristiques.

Le Rapporteur est également de cet avis. D'ailleurs le principe à appliquer est très simple : le permis n'est plus valable dès qu'il ne remplit plus les conditions dans lesquelles il a été délivré.

Le Président pense que la Commission de rédaction est qualifiée pour faire l'accord sur ce point qui lui sera signalé.

La règle 5 est adoptée à l'unanimité sauf rédaction.

Règle 6.

Le Rapporteur signale qu'on a proposé d'ajouter à la disposition relative au refus de reconnaître un permis : 1° l'inscription de ce refus sur le permis; 2° la notification de ce refus par l'État qui refuse à l'État intéressé.

La première mention lui paraît critiquable en ce qu'elle affaiblirait l'autorité du permis. Par contre, il approuve la notification proposée, car un refus de reconnaissance est une décision grave que l'État intéressé peut avoir utilité à connaître pour défendre éventuellement son ressortissant ou pour lui retirer le permis.

Cette seconde formule est seule adoptée par la Commission à l'unanimité dans la forme suivante : *Le refus de reconnaissance sera notifié immédiatement à l'État qui a délivré le permis.*

M. Weiss exprime l'avis que les termes de la règle 6 (comme de la règle 14) lui paraissent en contradiction avec les principes adoptés par la première commission et en vertu desquels un permis français délivré à un aéronef français, si celui-ci devient allemand, ne doit pas être obligatoirement reconnu valable en Allemagne. Il faudrait spécifier dans l'article qu'il s'agit des permis de navigation délivrés par les autorités d'un État contractant *pour les aéronefs de sa nationalité.*

Le Rapporteur fait remarquer que cette observation a une portée plus haute que celle de la question examinée. Il ne s'agit pas ici de la validité d'un permis en raison de l'aéronef, mais de la garantie de sécurité dans la circulation internationale.

A ce titre, un État peut toujours considérer qu'un permis ne paraît plus répondre aux exigences nécessaires.

Le Président et M. Lewald estiment que la question telle qu'elle a été soulevée par M. Weiss ne doit être résolue que par la première Commission.

La Commission de rédaction coordonnera les différents textes présentés.

La règle 6 est adoptée.

Règle 7.

Le Rapporteur fait observer que dans l'annexe A visée à cette règle il y a une lacune.

L'Espagne et la France ont été oubliées à l'impression : elles seraient désignées respectivement par les lettres E et F. La Bulgarie et le Danemark n'étaient pas représentées à la Conférence sur les automobiles qui a servi d'indication. D'accord avec les Délégations de ces pays, la Bulgarie serait désignée par BG et le Danemark par DM.. De même, la Turquie serait désignée par T.

L'annexe A sera complétée par ces additions.

La règle 7 est adoptée.

Règle 8.

M. Jouguet demande qu'on ne fixe pas la largeur des lettres, ce qui pour certaines lettres pourrait avoir des inconvénients.

Sa proposition n'étant pas accueillie favorablement, il la retire.

La règle 8 est adoptée.

Règle 9.

La règle 9 est adoptée avec cette addition que la plaque sera rivée à la nacelle ou *au châssis*.

Règle 10.

M. Jouguet demande que, lorsqu'il s'agit des personnes appelées à remplacer les pilotes, on indique : appelées *normalement* à les remplacer, pour empêcher qu'on puisse croire que le passager accompagnant le pilote est obligé d'avoir un brevet.

Le Rapporteur répond qu'on a songé au second du pilote.

Le Président déclare qu'une indication sera faite au rapport pour éviter toute ambiguïté.

La règle 10 est adoptée.

Règle 11.

M. Cold (Danemark) fait observer que son Gouvernement avait demandé que l'examen des pilotes portât sur la vue. Dans les discussions de la Commission, on avait dit qu'il fallait toujours avoir l'aptitude à diriger l'aéronef, ce qui comprenait la vue normale. Or, le rapport, p. 10, dit qu'il ne paraît pas nécessaire à la Commission *d'exiger* dans tous les pays contractants la condition de vue. Il lui semble cependant très important d'exiger toujours une vue normale parce qu'on ne peut naviguer bien si le pilote ne distingue pas les couleurs et notamment les feux rouges et verts que portent les aéronefs qu'il rencontre.

Le Rapporteur répond qu'en exigeant l'aptitude cela comprend, à la rigueur, comme l'a fait remarquer la Délégation allemande, toutes les conditions physiques et que chaque État sera libre à cet égard de fixer les conditions de l'examen.

Le Président pour donner satisfaction au Délégué du Danemark propose de supprimer, dans le rapport, les mots « *ni même de les exiger dans tous les Pays contractants* » ce que M. Cold accepte.

La règle 11 est adoptée.

Règle 12.

M. le Général Eichholtz fait remarquer que le brevet d'aptitude pour dirigeables comprend nécessairement celui pour ballons libres, les pilotes de dirigeables ayant dû commencer par conduire des ballons libres. On pourrait modifier la rédaction en ce sens.

M. Hergesell (Allemagne) est d'avis que chaque pilote de ballon dirigeable devra posséder préalablement le brevet de ballon libre.

La règle 12 est adoptée sans modification.

Règle 13.

La règle 13 est adoptée avec cette addition proposée par Le Président et nécessitée par une faute typographique que les brevets ne peuvent être délivrés qu'à des personnes âgées de 18 ans *au moins*.

Règle 14.

M. Weiss fait remarquer que pour cette règle la même observation s'impose que pour la règle 6, au sujet de la notification du refus de reconnaissance du brevet par un État à celui qui a délivré ce brevet.

M. le Capitaine Richard (France) constate qu'à la page 12 du rapport figure un paragraphe 8 qui n'a pas été reproduit dans les résolutions. Il conviendrait à son avis de l'ajouter.

M. le Général Eichholtz appuie cette proposition.

Le Rapporteur répond que le paragraphe 8, qui n'est que le résumé d'une discussion exposée dans le rapport, vise un cas tout particulier et que la question envisagée par la règle 14 est beaucoup plus générale; on avait proposé que les États eussent l'obligation de retirer le permis à ceux qui ne remplissaient plus les conditions de moralité requise, mais la Commission ne voulut pas aller jusque-là et n'admit que la simple faculté. C'est seulement en raison de cette discussion sur un point spécial que le résumé contient la mention dont il s'agit sous le paragraphe 8.

La résolution 14 a un autre sens et une autre portée.

Elle proclame la validité des permis dans les pays contractants sous une réserve importante, à savoir que les États pourront n'en pas reconnaître la validité, si toutes les conditions requises pour obtenir le brevet (et parmi lesquelles figurait la condition de moralité et sans qu'il soit nécessaire de les spécifier), ne se trouvent plus remplies aux yeux de l'État au-dessus duquel circule l'aéronef.

Du reste il ne peut être question au point de vue international du retrait du brevet, comme le portait le paragraphe 8 du résumé de la discussion, mais simplement du refus de reconnaissance de ce brevet. Une addition cependant doit être faite comme pour la résolution 6, c'est celle qui a trait à la notification à l'État de qui émane le brevet, de ce refus de reconnaissance par un autre État.

La règle 14 est adoptée avec cette addition :

Le refus de reconnaissance des brevets sera notifié immédiatement à l'État qui les a délivrés.

Règle 15.

Adopté.

Règle 16.

M. Lewald propose de comprendre au nombre des papiers de bord le *certificat d'immatriculation.*

Le Rapporteur répond que ce certificat paraît inutile puisque le permis de navigation contient la preuve de l'immatriculation et la marque nationale.

M. Lewald croit qu'il est nécessaire d'avoir à bord le permis de navigation et le certificat d'immatriculation, parce que ces deux pièces seront délivrées par des autorités différentes, l'une par des autorités techniques, l'autre par des autorités administratives.

M. le Capitaine Richard constate que le rapport, aux pages 13 et 15, indiquait le certificat de navigation parmi les pièces nécessaires et que cette pièce ne se trouve pas exigée dans les résolutions proposées.

La règle 16 est adoptée avec cette modification qu'on insérera les mots : *le certificat d'immatriculation* après *le permis de navigation.*

Règle 17.

Alinéa 1er, adopté.

Alinéa 2, adopté.

Alinéa 3, adopté.

Alinéa 4 :

M. Weiss demande que l'obligation édictée dans cet alinéa soit une obligation seulement internationale. De telles prescriptions seront excessives pour de petits voyages accomplis par exemple autour de Paris.

M. le Capitaine Richard partage cet avis, mais il faut surtout, selon lui, dispenser les aéroplanes d'inutiles formalités. Quand ils franchiront la frontière leurs immunités devront toutefois disparaître. Il propose le texte ci-après :

Seront annexés également à ce livre de bord pour chaque ascension toutes les fois que les circonstances le permettront :

1° Le tracé en plan, sur une carte, de la marche suivie;

2° Le tracé en altitude, donné par un barographe: toutefois, les ballons seuls sont tenus d'avoir un barographe à bord.

M. Weiss demande des précisions sur le sens de la règle 17. L'obligation qu'elle implique aura-t-elle seulement un caractère international ou bien devra-t-elle être observée également à l'intérieur ?

Le Rapporteur répond qu'il ne peut y avoir doute sur ce point. L'obligation n'est qu'internationale.

M. Renault (France) estime qu'il y a une équivoque à éviter. Toutes les règles sur lesquelles on discute présentement ne seront obligatoires qu'au point de vue international. Toutes les dispositions de la convention à intervenir ne viseront que la circulation internationale. Si un aéroplane français reste en France, il ne sera soumis qu'aux règlements français ; s'il franchit la frontière, *ipso facto*, il sera soumis à la réglementation internationale.

M. Weiss demande si au cas ou un aéroplane français passe en Allemagne, l'autorité allemande pourra exiger l'indication sur le livre de bord des voyages accomplis antérieurement en France.

M. Lardy est d'avis que, chaque fois qu'un aéronaute franchit la frontière, il doit être en règle au regard de la Convention. C'est à l'aéronaute français à se mettre en règle pour le cas où il cesserait d'avoir affaire à la réglementation nationale, mais il semble pratique d'autoriser des simplifications pour les voyages ayant lieu exclusivement à l'intérieur, à la condition, encore une fois, qu'en cas de passage de la frontière, toutes les prescriptions de la Convention soient observées pour ce voyage.

Le Président met aux voix l'amendement proposé par M. le capitaine Richard. Il est adopté et renvoyé à la Commission de rédaction.

M. Weiss craint que l'obligation d'emporter des cartes ne soit gênante pour les aéroplanes, tout au moins, à qui elle imposera une surcharge excessive.

M. le Capitaine Richard répond que le poids n'en sera jamais considérable et qu'en fait aucun inconvénient n'est à redouter.

Règle 18.

Adoptée.

Règle 19.

M. le Capitaine Zlataroff (Bulgarie) propose une rédaction nouvelle, ainsi conçue :

Les papiers réglementaires que les aéronefs doivent emporter à bord, d'après les articles 15 et 16, devront être représentés à toute réquisition de l'autorité publique. Le livre de bord devra être conservé deux ans *après la dernière inscription*.

Cette rédaction est renvoyée à l'examen de la Commission de rédaction.

La règle 19, sous cette réserve, est adoptée.

Règle 20.

Adoptée.

Règle 21.

M. le Commandant Dessens (France) estime que le mot *atterrissage* pourrait, dans la rédaction de cet article, être avantageusement remplacé par le mot circulation.

M. Weiss croit que cette règle peut rendre les États maîtres d'empêcher tout passage aérien.

Le Rapporteur pense que c'est là pour les puissances contractantes une affaire de bonne foi et que la règle, en raison de l'utilité qu'elle présente, doit être maintenue.

M. le Général Eichholtz suggère une addition au texte de la règle 21. Ce n'est pas seulement l'atterrissage qui doit être visé, mais aussi le passage des aéronefs au-dessus des zones interdites.

Le Rapporteur répond que le Comité d'examen n'avait pas manqué d'examiner la question qui, d'ailleurs est traitée implicitement sous le n° 23. Mais si le *passage* n'a pas été mentionné dans la règle 21 c'est que cette règle n'a trait qu'à l'atterissage. On pourrait cependant spécifier sur le n° 21 le droit d'interdiction de passage que, sans aucun doute, la deuxième Commission a admis.

La règle 21 est adoptée avec l'addition proposée.

Règle 22.

M. le Général Eichholtz propose que les zones interdites soient indiquées sur les cartes à l'échelle de 1/500,000e au moins.

Cette suggestion est adoptée.

M. le Capitaine Richard exprime le désir que les limites des zones interdites soient visibles de haut.

M. le Général Eichholtz dit qu'en fait les limites seront rendues visibles et qu'on peut pour cela s'en rapporter à l'intérêt même des États.

La règle est adoptée.

Règle 23.

Le Rapporteur n'est pas d'avis qu'il y ait lieu de préciser l'avertissement à donner de terre pour indiquer une zone interdite.

M. le Commandant Dessens dit qu'il est bon toutefois que l'aéronaute soit fixé d'avance à ce sujet.

M. Lardy propose de laisser les Gouvernements libres de déterminer comme ils l'entendront les avertissements destinés à empêcher l'accès de leurs zones interdites. Ces avertissements seront notifiés aux co-contractants. Il en est ainsi décidé.

La règle est adoptée.

Règle 24.

Adoptée.

Règle 25.

Adoptée.

M. le Général Eichholtz, au nom du Gouvernement russe, fait des réserves au sujet de l'échelle décimale. Les cartes russes sont déjà faites, avec des échelles graduées en verstes. Mais la prochaine édition de ces cartes portera l'échelle décimale. L'inconvénient actuellement ne saurait être grand, puisque le verste correspond, à peu de chose près, au kilomètre.

Le Rapporteur, sur la question des langues, expose le point de vue du Comité d'examen. La délégation italienne avait demandé que le permis de navigation et le brevet de pilote fussent rédigés en plusieurs langues. Mais pour la marine, les permis et les brevets ne sont rédigés le plus souvent que dans l'idiome national. De même pour les passeports, dans un grand nombre de pays. Pour la circulation automobile, l'emploi de plusieurs langues a paru utile, parce que l'automobiliste est en contact presque constant avec la police de différents pays. Rien de tel pour la circulation aérienne où le contact avec l'autorité n'aura lieu qu'à l'atterrissage. Dès lors la représentation de l'appareil sur le carnet de route, le numéro, la marque sur l'appareil suffiront, même aux yeux des personnes les moins compétentes, à identifier l'aéronef.

M. Weiss propose que le titre du carnet de route et des brevets soit rédigé en deux ou trois langues pour éviter toute confusion.

Le Rapporteur répond que la différenciation est déjà faite par les photographies qui, sur ces documents, représenteront soit un homme, soit un ballon. Chaque État conserve d'ailleurs la pleine liberté de rédiger en plusieurs langues les brevets ou autres pièces d'identification.

La discussion est close. M. le Président adresse de nouveau, au nom de la Commission, ses chaleureuses félicitations à M. Hennequin qui a assumé la tâche d'exposer et de défendre les vues de la deuxième Commission.

La séance est levée à midi un quart.

Les Secrétaires,

Aubry.

Le Gavrian.

Le Président,

Lardy.

TROISIÈME COMMISSION.

PREMIÈRE SÉANCE.

JEUDI 19 MAI 1910 (MATIN).

Présidence de M. Pompeo BODRERO.

La séance est ouverte à 9 heures et demie.

Sur la désignation du Président, la Commission choisit comme rapporteur M. le baron Berget (Monaco).

Le Président, après avoir lu les questions 7 (§§ 2 et 3), 11 et 12, que la Commission a pour tâche de résoudre, ayant proposé d'ouvrir la discussion sur le texte présenté par la France, M. Delanney, Directeur général des douanes (France), fait un exposé général de ce système :

Pour déterminer le régime douanier applicable aux aéronefs, il faut d'abord établir une distinction essentielle entre ceux qui ne portent aucune marchandise, en dehors des effets et approvisionnements nécessaires à la pratique de la navigation aérienne, et ceux qui ont en outre des marchandises à bord.

Pour les premiers, il paraît possible de se contenter d'une surveillance générale ou des vérifications rendues nécessaires par les soupçons d'abus et de fraude; hors ces cas, la circulation et l'atterrissage de ces aéronefs seraient libres en principe. Il ne resterait au Service des douanes qu'à s'assurer de l'accomplissement des formalités applicables aux appareils eux-mêmes et à leurs accessoires.

Dans cet ordre d'idées, trois hypothèses sont à prévoir : l'appareil est d'origine nationale et il porte extérieurement les marques de cette origine; il est en règle avec la douane, de même que l'appareil qui, bien que d'origine étrangère, a été nationalisé par le payement des droits. Si l'on admet, comme il a été indiqué sous la question IV, que l'inscription sur la liste d'un pays étranger d'un appareil destiné à séjourner pendant un certain temps dans ce pays doit être précédée de l'acquittement des droits, le signe extérieur qu'entraînera cette inscription renseignera également la douane sur la situation fiscale de l'aéronef. Supposons, en dernier lieu, un aéronef étranger pénétrant au-dessus du territoire national pour accomplir un voyage isolé, cet appareil ne devra atterrir qu'aux points désignés pour l'accomplissement

des formalités douanières et il sera placé sous le régime de la consignation, de l'acquit-à-caution, ou encore du triptyque.

Le transport des marchandises par aéronef n'est point encore pratiqué, on peut ajouter qu'il n'est pas indispensable : il aura toujours pour suppléant les voies terrestres, fluviales ou maritimes. On peut donc le restreindre à celles des marchandises dont le transport ne comporte pas des risques de fraude exceptionnels ou qui ne sont soumises ni à des monopoles ni à des droits d'accise qui auraient pour résultat d'entraver la circulation intérieure.

D'autre part, on doit imposer aux aéronefs portant des marchandises des atterrissages spéciaux parce qu'il ne leur est pas loïsible d'accomplir les formalités qui leur sont imposées aux points où sont actuellement fixés la plupart des bureaux de douanes, points auxquels ils ne pourraient aborder parfois sans grandes difficultés.

Enfin, il sera toujours nécessaire de suivre le transport à l'intérieur par la voie aérienne des marchandises soumises à des droits d'accise ou à des monopoles, si l'on ne prend le parti de prohiber ce transport; même si ce transport a été prohibé, il reste indispensable de s'assurer que la prohibition est observée et de n'autoriser que l'enlèvement d'objets non soumis à ces restrictions. Dans ces conditions, un manifeste à l'intérieur s'impose.

Aucune raison n'apparaît de créer un régime différent pour la circulation internationale lorsque les pays contractants se seront mis d'accord sur la liste des marchandises dont le transport aérien peut être autorisé : liste courte peut-être au début de l'application du régime, mais qui s'allongera fatalement en raison même des progrès réalisés par la navigation aérienne et de l'essor des industries auxquelles elle se sera trouvée en mesure d'apporter un fructueux concours. Un manifeste, international au besoin, est créé; il est établi au lieu du chargement des marchandises et visé par l'autorité fiscale compétente; il est exigible, quel que soit le point d'atterrissage, que ce point soit en territoire national ou en pays étranger. Les lois douanières sanctionnent de leurs plus sévères pénalités l'absence de manifeste ou la présentation d'un titre dont les indications ne sont pas en concordance avec la réalité des faits. De cette façon, la circulation aérienne qui ne comporte pas de frontières est unifiée; les États co-contractants s'offrent des garanties réciproques consécutives à des ententes de détails s'il y a lieu et tout aéronef porteur d'un manifeste conforme aux listes arrêtées, comme à son propre chargement, peut subir ou même solliciter sans crainte le contrôle de toutes les autorités fiscales.

Par contre, et c'est là le dernier point qui semble devoir être précisé, s'il n'est procédé au départ qu'à des contrôles exceptionnels, à des vérifications par épreuves provoquées par des soupçons de fraude et d'abus à l'atterrissage, toutes les précautions sont prises pour que les aéronefs ne puissent se soustraire aux obligations qui leur sont imposées. L'autorité de police, aux termes de la réponse aux questions VII et XI, ne peut délivrer son visa, qui constitue une sorte de mainlevée pour l'aéronaute, ses appareils et son chargement, qu'après l'accomplissement de toutes les formalités que comporte l'application des lois fiscales. C'est là déjà une importante garantie ; il en est une autre non moins appréciable qui résulte de la présomption de fraudes établie par les lois douanières pour les véhicules et marchandises rencontrés en dehors des routes légales sans être couverts par un titre, et de l'application des

pénalités extrêmement sévères qu'entraîne le simple fait de la contravention, en dehors même de l'intention, — rigueur extrême qui ne pourrait être tempérée que par la production de justifications relevant de la force majeure et exactement administrées.

Question VII.

M. Henxequin (France) propose d'examiner pour le moment, à l'exclusion de la question des marchandises, celle, prévue par l'article 7, § 2, du questionnaire, des prohibitions du transport de certains objets (réserve faite de ce qui concerne les appareils radio-télégraphiques). Ces objets sont ceux dont on considère que la circulation internationale intéresse la sécurité publique. La France propose une prohibition absolue pour les explosifs, les armes et les munitions de guerre, dont le transport international serait inexplicable; à l'égard des appareils de photographie, qui peuvent présenter un certain danger pour la défense nationale, elle propose une prohibition relative, qui pourrait être levée par l'Administration de l'État sous-jacent. Cette dernière prohibition est d'ailleurs la rançon d'une plus grande liberté, car, si l'on permettait le transport des appareils photographiques, un certain contrôle devrait avoir lieu (saisie et développement des clichés), qui retarderait la navigation aérienne. — Cette prohibition du transport des objets dangereux, jointe au système du manifeste pour les marchandises, permet de ne pas imposer la visise au départ; mais on conserve aux autorités compétentes la faculté de procéder à cette visite, au cas où elles auraient des soupçons sérieux (§ 4 de la réponse française à l'art. 7).

La question du transport des lettres, cartes postales et journaux politiques est soulevée par un membre. On observe qu'elle est liée à la solution, que devra donner la première Commission de celle des aéronefs publics.

M. le Comte Lamezan-Salins (Autriche-Hongrie) ayant demandé d'ajouter à la liste des prohibitions, du moins sauf autorisation spéciale, les pigeons voyageurs — à raison principalement de l'entraînement que peut procurer, pour le temps de guerre, à une équipe de pigeons l'habitude d'un pays — on fait observer que, actuellement, le transport de ces animaux n'est interdit par aucun des autres modes de communication, plus économiques pourtant que la voie aérienne.

M. Göppert (Allemagne) demande que les prohibitions soient réglées par la législation de l'État dans les limites ou au-dessus duquel se trouvent les aéronefs. — Une discussion s'engage à ce sujet. — On tombe assez facilement d'accord que l'on ne peut tirer argument dans aucun sens des cas de force majeure dont la preuve est délicate (et, dans certains pays, interdite) et la notion très complexe, et qui, au surplus, doivent être réservés dans tout système. Mais, en faveur de la compétence des législations nationales, on dit qu'elle donne plus de souplesse à la réglementation des prohibitions qui, d'une part, tiendra mieux compte des intérêts divers d'État à État, et, d'autre part, pourra être plus aisément révisée. — En sens inverse, on fait observer que, en arrêtant conventionnellement la liste, — la plus libérale possible —, des

objets que tous les États ont intérêt à ne pas voir transporter internationalement, on arrive à ce résultat désirable que chaque pilote n'ait que deux législations à connaître : sa loi propre et la loi internationale. En outre, il n'aura pas l'obligation d'atterrir pour décharger les marchandises prohibées par le législateur du pays au-dessus duquel il se trouve amené. — Une tierce opinion est exprimée, d'après laquelle on fixerait d'abord un certain minimum de prohibitions, applicable à tous les États, par accord international, — après quoi, et tout en ayant lieu d'ailleurs d'espérer que la liste ne serait pas très augmentée, chaque État pourrait ajouter d'autres objets.

Après une suspension de séance, la proposition suivante est soumise par la Délégation de Grande-Bretagne :

« Le transport des explosifs, des armes et des munitions de guerre est interdit.

« En ce qui concerne d'autres objets, les restrictions qu'un État aura imposées aux aéronefs de son propre pays seront de plein droit applicables aux aéronefs étrangers.

« Toute restriction de ce genre sera communiquée aux États contractants et sera publiée de façon qu'elle soit portée à la connaissance des aéronautes ».

Sur interrogation, il est expliqué que le texte du paragraphe 1er vise seulement les armes *de guerre*.

A la demande d'un membre, il est ajouté à la fin du paragraphe 1er les mots : « dans la circulation internationale ».

Le paragraphe 1er, ainsi complété, est mis aux voix et adopté à l'unanimité.

La séance est levée à midi.

Les secrétaires :
HUET.
André GUILLOIS.
BUTLER.

Le Président,
P. BODRERO.

TROISIÈME COMMISSION.

DEUXIÈME SÉANCE.

LUNDI 23 MAI 1910 (MATIN).

Présidence de M. Pompeo BODRERO.

La séance est ouverte à 9 heures et demie.

Question VII. (Suite.)

La Commission continue l'examen de la question de la prohibition du transport de certains objets. Deux opinions sont en présence :

D'après l'une, exposée par M. Hennequin (France), la Conférence doit dresser une liste, la plus courte et la plus libérale possible, des objets dont le transport international sera prohibé : on doit n'apporter à la circulation internationale, à ses débuts, que les restrictions indispensables. Ce système est appuyé par M. Barthou, délégué de l'Aéro-Club de France qui, au nom de l'industrie, et pour ne pas écarter les capitaux des entreprises de construction d'aéronefs, demande une réglementation très libérale.

D'après l'autre opinion que présente M. Lewald (Allemagne), on considère que la liste des objets à prohiber est très élastique, et l'on en prend pour preuve les nombreux objets que, de tous côtés, on avait songé à y introduire; en conséquence, on déclare que, en vertu de sa souveraineté, chaque État doit arrêter la liste des objets prohibés. Ce système, ajoute-t-on, est très libéral : 1° toutes les prohibitions édictées contre les aéronefs étrangers ne sont autres que celles qui frappent ceux du pays lui-même; 2° on propose d'ajouter que ces prohibitions ne pourraient être motivées que par la sécurité publique ou la protection des personnes et des biens des habitants.

Entrant dans cette voie, un autre membre fait observer qu'il est difficile, à son sens, d'expliquer la situation spéciale que fait le texte britannique, proposé à la dernière séance, à certains objets, en les prohibant par voie conventionnelle. Mais on répond que le paragraphe 1er de cette proposition ayant été adopté, ne peut être remis en question que par la Conférence, à moins que les décisions de la 1re Commission ne viennent apporter ici de nouveaux éléments de solution. Mais, pour le moment, ce sont les paragraphes 2 et 3 de la proposition britannique qui seuls peuvent être mis aux voix.

Il est entendu d'abord : 1° que la question douanière reste entièrement réservée; 2° qu'il en est de même de la question des appareils photographiques et radio-télégraphiques, des pigeons voyageurs et autres objets qu'il pourrait y avoir lieu d'ajouter à la liste des prohibitions conventionnelles.

Avec ces précisions, le paragraphe 2 de la proposition britannique est mis aux voix :

« En ce qui concerne d'autres objets, les restrictions qu'un État aura imposées aux aéronefs de son propre pays seront de plein droit applicables aux aéronefs étrangers ».

Ce paragraphe est adopté par 13 voix contre 4; 3 États ne sont pas représentés.

Le paragraphe 3 de la même proposition est adopté à l'unanimité :

« Toute restriction de ce genre sera communiquée aux États contractants, et sera publiée de façon qu'elle soit portée à la connaissance des aéronautes ».

La Délégation allemande dépose alors une proposition additionnelle ainsi conçue :

« Chaque État s'engage à ne pas prononcer des interdictions autres que celles qu'il juge indispensables dans un intérêt de sécurité publique ou pour la protection des habitants ou de leurs biens »

Quelques membres ayant contesté l'efficacité d'une telle disposition, elle est réservée à la décision de la Conférence.

Les questions des appareils de photographie ou de radio-télégraphie et des pigeons voyageurs sont à nouveau réservées. Il en est de même de celle des transports postaux : le seul point où elle puisse faire difficulté — car il n'est pas douteux que ces transports soient interdits aux particuliers — vise ceux qui seraient effectués par des aéronefs publics (ou assurant un service public), et dépend en conséquence de la solution à donner par la 1re Commission à la question des aéronefs publics.

On passe aux marchandises dont le transport doit être prohibé dans un intérêt *fiscal* (§ 3 de la réponse de la France à la question 7). Cette question est réservée, plusieurs membres ayant exprimé le désir que l'exposé fait par M. Delanney à la précédente séance soit imprimé et distribué à la Commission avant que la discussion soit poursuivie.

La Commission adopte, sans observation, le paragraphe 4 de la réponse française à la question 7 :

« La police et les agents de l'autorité compétente auront, dans tous les cas, la faculté de visiter l'aérostat au départ ».

La séance est levée à 11 h. 45.

Les Secrétaires,

Huet,
André Guillois,
Butler.

Le Président,

P. Bodrero.

TROISIÈME COMMISSION.

TROISIÈME SÉANCE.

MERCREDI 25 MAI 1910 (MATIN).

Présidence de M. Pompeo BODRERO.

La séance est ouverte à 9 heures et demie.

Question XI.

Le Président ayant ouvert la discussion sur le projet français, M. Hennequin (France) indique que, surtout étant donnée la liberté complète admise au départ, l'utilité d'un contrôle à l'atterrissage, à la fois au point de vue fiscal et à celui de la police, ne peut être contestée.

M. le Baron Malcomes (Hongrie) rappelle et maintient la proposition de son gouvernement, d'après laquelle le transport de tout objet passible d'un droit de douane devrait, en principe, être interdit. Il fait valoir en ce sens les difficultés pratiques du contrôle douanier des aéronefs, principalement au cas d'atterrissage dans une petite localité de l'intérieur : d'une part, l'autorité locale peut se montrer trop rigoureuse, considérer comme marchandises les objets affectés à la navigation et les articles de voyage du pilote, et saisir l'aéronef; si, au contraire, elle remplit légèrement ses fonctions, c'est le fisc qui sera lésé. Quant aux autorités fiscales autres que celles du service des douanes, elles n'ont pas compétence pour donner mainlevée, ni même pour procéder à la constatation de l'identité des marchandises trouvées sur l'aéronef et de celles portées au manifeste. On peut se demander aussi quelle sera l'autorité compétente pour le visa au départ.

L'orateur, après avoir indiqué que ses observations ne s'appliquent qu'à l'état actuel, car on ne saurait prévoir l'importance des progrès de la navigation aérienne, termine en remarquant que le système de l'interdiction est adopté également par les Délégations de Russie et de Suisse.

M. Delanney (France) fait observer que, sans doute, le paragraphe 2 du projet français semble préjuger la licéité du transport des marchandises par aéronefs, alors

que certains États en demandent la prohibition; mais il est bien entendu que ce paragraphe 2 tomberait de plein droit si cette dernière solution était admise par la suite; il n'en reste pas moins que tous les États qui admettent le transport des marchandises sont d'accord sur le système du manifeste. — Quant au paragraphe 1er, quelque solution que l'on adopte sur la question douanière, qui est entièrement réservée aujourd'hui, la visite douanière s'impose; le texte proposé a pour but de rappeler que le voyageur aérien, comme tout autre, devra se conformer à la législation douanière du pays d'arrivée.

M. Byrne (Grande-Bretagne), puis M. Hennequin ayant, à nouveau, signalé que le contrôle à l'atterrissage répond à des préoccupations, non seulement douanières mais aussi *de police*, on observe que cet ordre de considérations rentre plutôt dans le cadre de la question X, dont doit s'occuper la deuxième Commission. Toutefois, le Président propose d'ajouter, après les mots « aux dispositions de la législation douanière », ceux-ci : « et aux règlements de police ».

M. Kebers (Belgique) demande de prévoir également ici l'application de mesures sanitaires (déclaration) au cas d'atterrissage d'un aéronef venant d'un pays contaminé. On émet l'avis qu'il serait préférable que cette matière très grave fût traitée à propos soit de la question 10, soit de la question 8 (comme l'ont fait certains États dans leurs mémorandums). — Le Président fait d'ailleurs observer qu'elle est embrassée dans l'expression « règlements de police » dont il a demandé l'insertion au paragraphe 1er du projet français.

Ce paragraphe 1er, ainsi complété, est adopté sans observation :

« Indépendamment de ce qui est prévu dans la réponse à la question X, le personnel du bord devra se conformer intégralement aux dispositions de la législation douanière et aux règlements de police dans le pays d'atterrissage ».

Le paragraphe 2 est également adopté, sous réserve de la décision à prendre sur l'admission ou la prohibition du transport des marchandises :

« De plus, pour les aéronefs chargés de marchandises, devra être présenté un manifeste établi au lieu de leur chargement et visé par l'autorité fiscale compétente ».

Question XII.

M. Delanney demande l'application aux aéronefs du système du triptyque, déjà en vigueur pour les automobiles. D'autre part, le Président propose d'ajouter, dans le texte français, au système de l'acquit-à-caution, celui, équivalent dans certains pays, de l'admission temporaire.

Sur interrogation de M. Lewald (Allemagne), M. Delanney précise que les matériaux et objets nécessaires à l'aéronef et aux pilotes rentrent dans l'exonération

accordée. — Mais il pense qu'il y a lieu d'écarter, comme on l'a fait à la Conférence automobile, tout ce qui concerne les droits intérieurs, et que chaque État doit à cet égard conserver toute son indépendance fiscale. — En outre, conformément au paragraphe 2 du projet russe, rappelé par M. le général Eichholtz (Russie), il précise que les objets que les aéronautes feraient venir de l'étranger, même pour les besoins du voyageur-aéronaute, seraient sujets au régime douanier général en vigueur. — Mais, contrairement à la proposition de M. le baron Berget (Monaco), il déclare qu'aucun droit de statistique ne saurait frapper l'aéronef en tant que véhicule.

Le paragraphe 1er est alors adopté, avec les deux additions ci-dessus indiquées :

« Les aéronefs atterrissant en pays étranger et destinés à être réexportés bénéficieront, ainsi que leur équipement, du régime de l'acquit-à-caution, de l'admission temporaire, de la consignation des droits ou du triptyque. »

Sur interrogation de M. Kebers, à qui une exemption définitive paraîtrait éviter des complications pratiques, il est précisé que l'exemption de droits accordée est temporaire, sous condition de réexportation dans les délais prévus par chaque législation; la décharge définitive, ajoute M. Delanney pour écarter ces craintes, pourra d'ailleurs être prononcée (comme c'est la pratique administrative actuelle à l'égard des automobiles), par décision spéciale, sur le vu de renseignements émanés du pays où l'aéronef retourne.

La séance est levée à 10 h. 40.

Les Secrétaires :

Huet,

André Guillois,

Butler.

Le Président,

P. Bodrero.

TROISIÈME COMMISSION.

QUATRIÈME SÉANCE.

VENDREDI 27 MAI 1910 (MATIN).

Présidence de M. Pompeo BODRERO.

La séance est ouverte à 9 heures et demie.

Question VII.

Le Président ouvre la discussion sur le paragraphe 3 de la réponse française à la question VII. Il rappelle les solutions en présence : la France propose l'interdiction du « transport des marchandises prohibées ou soumises à un monopole, ou encore de marchandises comportant l'application de droits de douane élevés sous un faible volume »; l'Autriche-Hongrie demande l'interdiction, « en principe », du « transport de marchandises passibles de droits de douane »; la Suisse n'admettrait le transport de telles marchandises que par la voie de lignes concédées.

M. Göppert (Allemagne) ajoute à cette énumération le point de vue allemand : compétence de chaque État pour dire les transports licites.

M. Delanney (France) fait observer que la solution suisse soulève les mêmes questions de principe qu'une solution affirmative générale; restent donc en présence les systèmes d'Allemagne, d'Autriche et de France. Le projet français s'inspire des solutions libérales admises à l'égard des automobiles. Mais, d'autre part, on reconnaît qu'il y a de grandes différences entre la circulation aérienne et la circulation terrestre ou maritime. Certes, l'adaptation est possible sur un point : au système de la « route légale » correspondra, pour la navigation aérienne, l'obligation de n'atterrir qu'à des points désignés (à l'égard des ballons libres, la garantie résultera du jeu de la disposition d'après laquelle, à tout atterrissage, l'autorité locale ne peut accorder mainlevée qu'après accomplissement des formalités douanières; celles-ci pourront être opérées par toute autorité fiscale la plus proche, faisant fonctions de service des

douanes). Mais une différence capitale résulte de ce que, à proprement parler, il n'y a pas, au point de vue douanier, de frontières aériennes, de sorte que la circulation intérieure et la circulation internationale doivent être unifiées. Or cette unification est facile à obtenir : il suffit de donner un caractère international au « manifeste », document qu'il est indispensable d'exiger de tout aéronef transportant des marchandises si l'on veut que les droits intérieurs d'accise ne soient pas un vain mot. Mais il y a d'abord une question préjudicielle : admettra-t-on le transport des marchandises par aéronef (et subsidiairement par ballon libre)?

M. le comte Wodzicki (Autriche) ayant spécifié que l'interdiction n'était proposée par l'Autriche-Hongrie que « en principe », et qu'il s'associerait volontiers à un projet qui sauvegarderait efficacement les intérêts douaniers, M. Kebers (Belgique) déclare reprendre le système de l'interdiction absolue, tout en réservant formellement l'avenir.

M. Lewald (Allemagne) estime qu'une telle décision produirait dans le public une fâcheuse impression sur les travaux de la Conférence.

M. Delanney pense que l'on pourrait, dès maintenant, rejeter l'interdiction du transport des marchandises, sans crainte d'avoir à revenir sur ce vote au cas où le projet français serait repoussé comme ne présentant pas des garanties suffisantes, car il resterait en tous cas le système allemand, qui n'est que la traduction du droit commun. D'ailleurs, on ne doit pas se méprendre sur les conséquences de l'interdiction proposée; cette interdiction doit être absolue. Ce n'est pas seulement la circulation d'un aéronef qui part d'un pays pour aller atterrir et se décharger dans un autre qui doit être prohibée, mais aussi, sous peine d'avoir à redouter des versements frauduleux, tout transport de marchandises au-dessus d'un pays étranger; or, comment sanctionner une telle interdiction, comment éviter ces versements de marchandises, si l'on est dépourvu du contrôle que permet seul le manifeste international?

Le Président met aux voix la question :

« Y a-t-il lieu d'interdire le transport des marchandises par voie aérienne? »

L'insertion des mots « d'une façon générale » proposée par M. le baron Berget (Monaco) est écartée; M. Delanney fait observer que les précautions à prendre sont les mêmes, que l'interdiction soit absolue ou exceptionnelle.

La question ci-dessus est résolue négativement par huit voix contre quatre; huit États ne sont pas représentés.

La séance se termine par un échange de vues sur la portée respective des deux systèmes allemand et français. M. Delanney insiste sur le principe du projet français : identification du régime de la circulation intérieure et de celui de la circulation internationale, ayant pour résultat de faire tomber toutes formalités à la frontière; il

n'y a pas, en effet, de base juridique à la fixation d'une frontière aérienne, au point de vue douanier.

La séance est levée à 10 h. 45.

Les Secrétaires,
HUET,
André GUILLOIS,
BUTLER.

Le Président,
P. BODRERO.

TROISIÈME COMMISSION.

CINQUIÈME SÉANCE.

LUNDI 30 MAI 1910 (MATIN).

Présidence de M. Pompeo BODRERO.

La séance est ouverte à 9 heures et demie.

Question VII. (Suite.)

Le Président indique que l'on revient aux questions des appareils radiotélégraphiques et photographiques, ainsi que des pigeons voyageurs, lesquelles avaient été réservées.

Appareils radiotélégraphiques.

M. le commandant Dessens (France) déclare que l'on doit faire une distinction entre les aéronefs publics et privés : les aéronefs publics, qui offrent des garanties particulières, peuvent sans inconvénient avoir à leur bord des appareils radiotélégraphiques; il n'en est pas de même des aéronefs privés, et à leur égard on doit admettre le principe de l'interdiction (sauf autorisation de l'État sous-jacent), et cela pour deux motifs : 1° dans beaucoup de législations, notamment en France, les communications radiotélégraphiques font l'objet d'un monopole d'État, et un particulier ne saurait, en aéronef, y faire échec; 2° dans un intérêt de sécurité nationale, il semble inadmissible qu'un aéronaute privé puisse communiquer avec un pays étranger en échappant au contrôle de l'État sous-jacent. Enfin, vu la difficulté d'examiner ici les questions *techniques* très délicates se rapportant à notre problème, comme celle posée dans l'article 29 du projet allemand, il y aurait lieu de les renvoyer à la prochaine conférence internationale radiotélégraphique de Londres. En conséquence, M. Dessens dépose le projet suivant, adopté par la Délégation française :

§ 1er. « Les aéronefs publics peuvent avoir à leur bord des appareils radiotélégraphiques, mais ils ne peuvent s'en servir que pour des besoins urgents de service.

§ 2. « Les aéronefs privés ne peuvent avoir à bord des appareils radiotélégraphiques sans l'autorisation préalable de l'État au-dessus duquel ils naviguent.

Vœu. « Il serait urgent que l'étude de l'organisation des postes radiotélégraphiques à bord des aéronefs, et celle des communications radiotélégraphiques des aéronefs entre eux et avec les stations de terre ou les navires, fûssent portées à l'ordre du jour de la prochaine Conférence internationale de Londres sur la radiotélégraphie. »

M. Majorana (Italie) fait observer qu'il est peut-être prématuré de statuer à l'heure actuelle sur cette matière, alors que l'on n'est pas encore fixé sur les conditions techniques dans lesquelles les communications radiotélégraphiques pourront être assurées par la voie des aéronefs.

M. Dessens répond que le problème pourra être résolu d'ici peu de temps et qu'il y a donc lieu de s'en préoccuper.

M. Lewald (Allemagne) déclare qu'il lui paraît impossible d'interdire aux aéronefs — pas plus qu'on ne saurait le faire pour les paquebots — le transport d'appareils radiotélégraphiques, et ce, tant au point de vue du développement des sciences, que de la sécurité de la navigation aérienne (demandes de secours).

M. Dessens répond que grâce à la faculté d'autorisation, qui est réservée, le système français n'apporte aucune entrave aux essais scientifiques.

M. le général Eichholtz (Russie) fait remarquer en outre qu'il n'est pas question d'interdire la radiotélégraphie aux grandes lignes d'aéronefs, mais il lui semble impossible de laisser toute latitude aux aéronefs purement *privés*, tant du moins qu'un règlement international n'aura pas imposé, comme on l'a fait à l'égard des navires, certaines restrictions quant à la longueur ou à la force des ondes lancées par eux.

M. Lewald fait observer que l'installation d'appareils radiotélégraphiques à bord d'un aéronef doit être prévue à l'avance, exige des arrangements spéciaux et ainsi s'accommoderait mal d'un régime instable.

M. Léon Barthou (France) appuie ces observations.

M. le général Eichholtz suggère qu'il y aurait lieu, en tous cas, d'apporter certaines précisions ou corrections au texte du projet allemand : ainsi, la formule de l'article 27 « dans l'intérêt de leur service » est trop large; l'article 28, qui prescrit aux États contractants l'échange des nouvelles radiotélégraphiques, ne donne aucune indication au point de vue comptabilité.

M. Lewald propose d'ajouter à l'article 27 que l'emploi des appareils radiotélégraphiques par des aéronefs ne pourra avoir lieu que dans le cas de « besoins urgents de leur service ».

M. le baron Berget (Monaco) pense que les craintes que l'on manifeste quant à la sécurité publique sont exagérées : il suffirait de réglementer la longueur des ondes autorisées, puisque cette précaution a paru suffisante à l'égard des navires.

M. Paul Fauchille (France) fait observer qu'il y a une différence capitale entre les deux cas : la crainte que l'on a tient, non à la longueur des ondes, mais à ce que l'aéronaute peut recueillir des informations très intéressantes, au point de vue de la défense nationale, sur le pays au-dessus duquel il navigue.

M. le baron Berget ayant émis l'opinion qu'il suffirait alors, tout le monde recevant les dépêches, que toutes les dépêches fussent envoyées en clair, M. Delanney (France) répond que c'est là une précaution purement illusoire, car les termes clairs peuvent avoir un sens conventionnel caché.

M. le comte Nemes de Hidveg (Autriche-Hongrie) et M. le général Eichholtz n'admettent l'application de l'article 27 du projet allemand qu'aux aéronefs publics.

Sur observation de certains membres qu'il suffirait, en cas de tension diplomatique, d'user de la disposition prohibant la circulation au-dessus de certaines zones, zones que chaque État peut fixer par déclaration unilatérale (cette disposition a été adoptée par la 2e Commission, ainsi que le rappelle M. Lardy, président de cette Commission), on fait observer qu'une telle mesure aurait l'inconvénient d'annoncer publiquement que l'on se prépare à la guerre.

D'autre part, M. Majorana fait remarquer que les stations terrestres pourront empêcher le fonctionnement du service radiotélégraphique des aéronefs.

Le Président met aux voix l'article 27 du projet allemand :

« Les aéronefs d'un État contractant qui se trouvent dans les limites ou au-dessus du territoire d'un autre Etat contractant sont autorisés à avoir à bord un appareil radiotélégraphique et à l'employer dans les besoins urgents de leur service. »

Cet article est adopté par neuf voix contre sept; trois États ne sont pas représentés.

M. Byrne (Grande-Bretagne) explique que, dans sa pensée, le texte voté autorisait le transport des appareils radiotélégraphiques, mais seulement dans la mesure où chaque Etat entendait l'admettre au-dessus de son territoire; il dépose un projet de paragraphe additionnel ainsi conçu :

« Chaque État aura le pouvoir d'interdire l'emploi de la télégraphie sans fil au-dessus de son pays à un aéronef qui n'a pas un permis donné par cet État même. »

MM. Delanney, Hennequin (France) et le Président font remarquer que ce texte adopte un système analogue à celui de la France; or celui-ci a été repoussé par le vote de l'article 27, vote sur lequel on ne peut revenir en Commission.

Le Président met alors en discussion l'article 28 du projet allemand, ainsi conçu :

« Chacun des États contractants prescrira aux stations radiotélégraphiques établies

dans son territoire ainsi qu'à bord de ses navires ou aéronefs d'échanger avec les aéronefs des autres Etats contractants, sans distinction du système adopté par ces derniers, des nouvelles radiotélégraphiques de la nature prévue à l'article 27. »

M. Hennequin met en lumière que cette disposition a un double but : si, d'une part, elle impose aux États l'obligation d'assurer la transmission des nouvelles radiotélégraphiques, d'autre part, elle signifie que la station terrestre de l'État sous-jacent ne sera tenue de transmettre que les dépêches qu'il jugera avoir été envoyées conformément à l'article 27, c'est-à-dire « dans les besoins urgents du service. »

M. Delanney fait observer que ce droit de contrôle de l'État sous-jacent est purement nominal, l'aéronef pouvant expédier la dépêche directement dans son pays.

L'article 28, mis aux voix, est adopté par huit voix contre sept, et une abstention; trois États ne sont pas représentés.

Le Président lit alors le texte de l'article 29 du projet allemand.

MM. Lewald et Hennequin indiquent que le principe posé par ce texte doit être proclamé; mais on tombe d'accord que la deuxième phrase pourrait être remplacée par le vœu de la Délégation française renvoyant pour les questions techniques à la Conférence de Londres. La Commission adopte à l'unanimité :

1° La première phrase de l'article 29 ainsi conçue :

« Le service des stations radiotélégraphiques à bord d'un aéronef sera organisé, autant que possible, de manière à ne pas troubler le service d'autres stations radiotélégraphiques. »

2° Le vœu déposé par M. Dessens au début de la séance (V. le texte *Suprà*, p. 2).

Appareils photographiques.

M. Hennequin rappelle le système français : prohibition, sauf autorisation, du transport des appareils photographiques, et ce, à la fois dans un but de sécurité nationale, et pour éviter au pilote tous les ennuis qui résultent de ce transport.

M. Lewald estime que le système de l'interdiction est exagéré et que les intérêts de la sécurité nationale sont sauvegardés par la réserve des zones interdites. D'autre part, la photographie aérienne rend de grands services au point de vue des recherches scientifiques.

M. Hennequin répond qu'il n'est pas indispensable d'emporter avec soi un appareil photographique. Certains pays interdisent toute introduction d'appareils photographiques; ce système répond donc à certaines préoccupations qui sont, ici, bien justifiées.

M. le colonel Schaeck (Suisse) fait remarquer que, pour des ballons libres partis d'un pays comme la Suisse où la frontière n'est jamais très loin, l'exigence d'une

autorisation pour le transport d'appareils photographiques au-dessus d'autres pays constituerait une entrave sérieuse pour la navigation aérienne. D'autre part, sera-ce une autorisation générale ou spéciale à un voyage? On pourrait, en tous cas, distinguer entre les appareils exceptionnellement puissants et les appareils courants.

M. Hennequin insiste sur la précision des photographies prises des aéronefs, même à une très grande hauteur, et le danger qu'elles présentent pour la sécurité des États. On ne saurait d'ailleurs faire, à ce point de vue, un régime de faveur aux ballons libres, car le péril est le même, et l'on ne peut davantage distinguer entre les divers appareils, à raison de la difficulté du contrôle.

Les délégations d'Autriche et de Hongrie déposent un projet d'ordre plus général (V. Annexe).

M. le baron Berget indique qu'un professionnel, après avoir circulé au-dessus d'un État étranger, serait en état de rapporter des renseignements intéressants; il conteste donc le danger spécial que présenterait le transport des appareils photographiques au point de vue de la sécurité nationale.

M. Cold (Danemark). — « Je voudrais bien appuyer la proposition française. Pour le Danemark, la permission absolue concernant le transport d'appareils photographiques serait assez dangereuse, si l'on envisage la question au point de vue de la défense nationale. Notre système de défense dépend partiellement au moins de l'efficacité des mines sous-marines qui protègent nos côtes. A bord des navires de guerre qui passent par nos détroits on ne peut pas les observer; elles sont assez loin cachées au fond de la mer. Mais l'expérience a prouvé que si l'on monte en aéronef on peut distinguer (s'il fait beau temps) assez clairement tout ce qui se trouve au fond de la mer et par conséquent les mines : dès lors on peut aussi les photographier. Et on aura dans l'image photographique une orientation tout à fait exacte de ce qu'il faudrait cacher au point de vue défensif. Or les photographies ne sont pas seulement des images semblables aux croquis peints, ce sont, au contraire, des documents d'une authenticité complète. M. le colonel Schaeck a dit que la photographie des ouvrages militaires ne présentait pas d'importance, parce qu'on pourrait toujours ordonner, quand l'aéronef atterrit, le développement des clichés et éventuellement les confisquer. Mais permettez-moi de demander si cet expédient peut être d'une conséquence quelconque lorsque l'aéronef atterrit dans un pays où l'on ne s'intéresse pas du tout à ce qui concerne la défense du pays au-dessus duquel on a photographié la zone interdite, notamment la mine submergée?

Au moyen de la proposition française on évite les dangers dont j'ai parlé. »

Sur demande de M. Lewald, M. Hennequin déclare que le projet français ne se prononce pas sur les questions de détail : généralité ou spécialité de l'autorisation, forme de l'autorisation, mais que la délégation française pourrait fournir des rensei-

gnements sur ces divers points. Toutefois, il serait préférable de statuer d'abord sur la question de savoir si l'interdiction doit être admise en principe.

Sur ce point, M. Göppert (Allemagne) estime que la Commission ayant écarté le point de vue français et admis en principe que les prohibitions sont édictées par les divers États, il n'y a pas d'intérêt pratique à interdire par voie d'accord international le transport des appareils photographiques.

M. Hennequin répond que, si la Commission a admis en principe la compétence des divers États, elle a admis aussi que certains objets devaient être prohibés par voie d'accord (explosifs, etc.), et, comme cette dernière décision répond mieux au point de vue français, c'est à cette liste internationale que la France demande d'ajouter un nouvel article.

Le Président met aux voix la question suivante :

« Y a-t-il lieu, en principe, d'interdire le transport des appareils photographiques? »

Cette question est résolue négativement par huit voix contre six et deux abstentions ; trois États ne sont pas représentés.

La séance est levée à midi.

Les Secrétaires,

Huet,
André Guillois
Butler.

Le Président,

Lardy.

ANNEXE.

PROJET DÉPOSÉ PAR LES DÉLÉGATIONS D'AUTRICHE ET DE HONGRIE.

Chacun des États contractants conserve la liberté d'interdire dans la circulation au-dessus de son territoire le transport et l'usage de certains objets ou appareils dans la mesure où il le jugera nécessaire, mais à l'exception des objets et appareils autorisés à la présente Conférence.

Les États contractants devront d'ailleurs se notifier réciproquement la liste des objets et appareils interdits.

TROISIÈME COMMISSION.

SIXIÈME SÉANCE.

MERCREDI 1er JUIN 1910 (MATIN).

Présidence de M. Pompeo BODRERO.

La séance est ouverte à 9 heures et demie.

Le Président demande à la Commission de procéder à la nomination du Comité d'examen qui sera chargé de rédiger les décisions adoptées par la Commission. Ce Comité comprend deux membres de droit : le président et le rapporteur, et trois autres membres. Le Président propose les noms de MM. le comte Nemes de Hidveg (Autriche-Hongrie), Kebers (Belgique) et Romeo y Rodriguez (Espagne). Ce choix est ratifié à l'unanimité.

Question VII. (Suite.)

Appareils photographiques. (Fin.)

M. Hennequin (France) indique que, la Commission ayant voté, le 30 mai, la proposition « *Il n'y a pas lieu, en principe, d'interdire le transport des appareils photographiques* », il reste à s'occuper des précautions à prendre à l'égard des clichés.

Le Président donne lecture de la proposition suivante, soumise par la Délégation italienne :

« L'usage des appareils photographiques est permis, sauf le droit de contrôler et, au besoin, de saisir les épreuves obtenues, par l'État où l'aéronef atterrit. »

MM. Delanney (France) et le baron Berget (Monaco) précisent que le texte voté le 30 mai rend seulement licite le *transport* des appareils photographiques: il s'agit maintenant d'en régler l'*usage*.

Quant au contrôle des clichés, M. le général Eichholtz (Russie) déclare que c'est une garantie tout à fait insuffisante pour la sûreté de l'État, car il n'a d'efficacité que

si l'atterrissage a lieu dans le pays même au-dessus duquel ils ont été pris. — M. Paul Fauchille (France) parle dans le même sens. — M. Byrne (Grande-Bretagne) s'associe à ces observations et demande que l'on ne puisse faire usage de l'appareil que moyennant un permis spécial.

M. Lewald (Allemagne) estime que le vote qui a été émis signifie uniquement que les appareils photographiques ne figureront pas sur la liste conventionnelle des objets dont le transport international est prohibé, mais que chaque État pourra interdire le transport ou l'usage de tels appareils au-dessus de son territoire. — M. Göppert (Allemagne) dépose un texte en ce sens, d'après lequel chaque État conserve la liberté d'interdire le transport et l'usage des appareils photographiques au-dessus de son territoire, — étant bien spécifié que ces interdictions sont applicables à la fois aux aéronefs étrangers et à ceux du pays même.

M. Hennequin répond que c'est là une question indépendante : le droit de chaque État est sauf, mais il s'agit de proclamer dans un texte les droits de contrôle de l'autorité publique, pour le cas où l'interdiction ne serait pas édictée.

M. le commandant Dessens (France) dépose un projet ainsi conçu :

« Les autorités du pays d'atterrissage peuvent, en tous cas, faire développer les plaques photographiques existant à bord des aéronefs, avec droit éventuel de saisie. »

Le Président observe que ce texte est analogue au projet italien, sauf la première phrase de ce dernier (*L'usage des appareils photographiques est permis*), sur laquelle M. Majorana (Italie) déclare, au reste, ne pas insister, sur l'observation de M. Delanney que cette phrase est trop générale, puisque les appareils photographiques ne pourront être employés au-dessus des zones interdites.

D'ailleurs, à la suite d'une observation de M. le comte Lamezan-Salins (Autriche-Hongrie), qui déclare que, même dans les zones non interdites, il y a des choses dont on ne peut tolérer la photographie et que, par conséquent, l'usage des appareils photographiques ne saurait avoir lieu que moyennant une permission spéciale, M. Hennequin précise la portée de la proposition votée à la dernière séance : la Commission a décidé de ne pas ajouter les appareils photographiques à la liste conventionnelle des objets dont le transport international est interdit, mais elle n'a pas dit que leur transport est permis.

Selon M. le colonel Schaeck (Suisse), la portée des décisions prises est la suivante : le transport des appareils photographiques au-dessus des pays étrangers est permis, — et c'est là un grand avantage pour les aéronefs partis d'un pays, comme la Suisse, dont la frontière est vite franchie, — mais chaque État peut interdire l'*usage* de ces appareils au-dessus de son propre territoire.

A propos du texte français, M. le BARON BERGET (Monaco) nie qu'il y ait utilité à l'adopter, car le droit de saisir et de développer les clichés suspects existe déjà dans toutes les législations. — M. le COMMANDANT DESSENS répond que l'insertion de cette disposition dans un texte international aurait pour effet de couper court à toute récrimination des aéronautes lésés.

M. le GÉNÉRAL EICHHOLTZ pense que l'on devrait, d'abord, voter sur la question : « Y a-t-il lieu d'interdire, en principe, l'*usage* des appareils photographiques? ».

M. DELANNEY demande comment, pratiquement, étant donné que la photographie peut être prise d'une très grande hauteur, l'État sous-jacent pourra s'apercevoir qu'un aéronef a fait usage d'un appareil photographique au-dessus de son territoire, — et, en outre, si l'on fait une différence entre les circulations nationale et internationale, comment l'on pourra, à une telle distance, discerner la nationalité de l'aéronaute? — (M. DELANNEY ayant dit un mot des photographies qui peuvent être prises obliquement, d'un aéronef naviguant au-dessus de son propre État, portant sur les zones étrangères proches de la frontière, M. le COLONEL SCHAECK déclare que cette pratique est légitime puisque l'on admet la construction, le long de la frontière, de forts dont les canons portent sur le territoire étranger.)

Finalement, LE PRÉSIDENT pense qu'il n'y a rien à ajouter à la proposition déjà votée : « Il n'y a pas lieu, en principe, d'interdire le transport des appareils photographiques ».

Pigeons-voyageurs.

M. le COMTE LAMEZAN-SALINS rappelle qu'il a déjà signalé (à la première séance) l'entraînement que peut procurer, pour le temps de guerre, à une équipe de pigeons, l'habitude d'un pays. A l'objection qui lui a été faite que le lâcher de pigeons peut avoir lieu sur terre, il répond que le lâcher dans l'air est plus dangereux, car il échappe à tout contrôle de l'État. — Toutefois, il suffirait que chaque État pût prononcer l'interdiction.

M. le COMMANDANT DESSENS signale que, en France, l'introduction des pigeons est interdite, et les dérogations à ce principe sont minutieusement réglementées. La France demande que les pigeons-voyageurs soient ajoutés à la liste des objets dont le transport est prohibé internationalement. — M. HENNEQUIN fait valoir que le transport des pigeons n'est pas lié à l'avenir de la navigation aérienne.

M. le GÉNÉRAL EICHHOLTZ indique qu'il y a aussi des faucons voyageurs, et M. le BARON BERGET ajoute que des expériences concluantes ont été faites sur des hirondelles.

M. le COLONEL SCHAECK fait observer qu'il n'y a aucune utilité de prendre des pigeons-voyageurs en ballon; par conséquent, il est parfaitement possible d'en interdire le transport.

Le Président met aux voix l'addition des pigeons-voyageurs aux objets dont le transport international est interdit. — Cette addition est adoptée par quatorze voix contre une; cinq États ne sont pas représentés.

Appareils radiotélégraphiques.

M. le colonel Mac-Donogh (Grande-Bretagne) dépose un projet relatif à l'emploi des appareils radiotélégraphiques à bord des aéronefs. — Le Président déclare que ce projet sera imprimé en annexe au compte rendu et que la Conférence en sera saisie. — M. Göppert serait d'avis de le discuter de suite : s'il est de nature à rallier plus de suffrages que le texte voté, il vaut mieux l'adopter dès maintenant. — M. Hennequin pense que la Commission pourrait examiner ce projet quand elle aura à discuter le rapport.

Question douanière.

Le Président donne lecture du paragraphe 3 de la réponse française à la question VII :

« Est, en outre, interdit le transport des marchandises prohibées ou soumises à un monopole, ou encore de marchandises comportant l'application de droits de douane élevés sous un faible volume, et qui devront être énumérées limitativement. »

La première partie de ce texte : « Est, en outre, interdit le transport des marchandises prohibées ou soumises à un monopole » n'est contestée par personne; elle est adoptée.

M. le baron Malcomes (Hongrie) déclare que, le principe de l'interdiction absolue du transport des marchandises par aéronefs ayant été repoussé à la séance du 27 mai, la Délégation de Hongrie se voit obligée d'abandonner sa proposition primitive; mais, à raison de ce fait que le service des douanes est, dans ce pays, moins développé que dans certains États, elle déclare, tout en acceptant le principe du transport des marchandises, se réserver la liberté absolue pour admettre ou non la pratique de cette idée. En conséquence, M. Malcomes dépose le projet suivant :

« Tout en maintenant le principe qu'en général le transport de marchandises par les aéronefs peut être admis, chaque État se réserve le droit d'interdire d'une manière absolue toute importation et tout transit de marchandises par la voie aérienne ».

M. Lardy (Suisse) appuie la proposition hongroise comme une transaction satisfaisante entre l'opinion qui prohibe complètement le transport des marchandises par voie aérienne et celle qui l'admet. Il y aurait lieu, d'ailleurs, de faire une double réserve : 1° de grandes lignes concessionnées pourraient, en vertu de conventions particulières entre les États desservis, être organisées, qui seraient autorisées à faire le transport des marchandises; — 2° les appareils nécessaires à la navigation, acces-

soires de voyage, etc., ne seraient, bien entendu, pas prohibés. — En conséquence, M. Lardy dépose le projet suivant :

« Chaque État contractant aura la faculté d'interdire le transport par aéronef de tout article de commerce soumis à des droits de douane, à l'exception de l'équipement de l'aéronef, des matières nécessaires au fonctionnement des machines et des provisions et accessoires de voyage.

« Demeurent réservées les conventions concernant les lignes concessionnées de transports aériens de voyageurs ou de marchandises qui viendraient à être conclues entre les États desservis par ces lignes. »

MM. le général Eichholtz et Lewald appuient cette proposition suisse.

M. Delanney déclare que le projet suisse aboutit, en fait, à l'interdiction de la circulation des marchandises par voie aérienne. Le transit étant l'essence même de la navigation aérienne, il est impossible : 1° d'établir un régime variant de pays à pays; — 2° de ne pas organiser avec des garanties internationales le transport international des marchandises. On ne comprendrait d'ailleurs pas que, pour la navigation aérienne, qui présente plus de dangers encore que la navigation maritime, on se montrât moins sévère que pour cette dernière, à l'égard de laquelle il est internationalement établi que tout bateau qui aborde dans un port doit avoir un connaissement. Le système français repose sur une unification de la circulation aérienne qui assure aux États un ensemble de garanties réciproques contre la fraude; si on le repoussait, mieux vaudrait encore l'interdiction absolue que le système mixte qui est proposé.

M. Lardy convient que le projet qu'il a présenté n'est qu'un pis-aller, un essai de conciliation, mais que les préférences de la Suisse sont, sous la réserve des lignes concessionnées, pour un régime d'interdiction absolue (qui se traduirait par la substitution aux premiers mots du projet de ceux-ci : « Est interdit le transport..... »).

Le Président propose un texte transactionnel ainsi conçu :

« Pour les autres marchandises, les États arrêteront, par voie diplomatique, la liste de celles qui seront admises au transport international par voie aérienne et les conditions auxquelles elles doivent satisfaire. »

M. Delanney constate que, dès aujourd'hui, la contrebande par la voie des aéroplanes peut être redoutable, et ce n'est pas par un texte qui réserverait à des lignes concédées le transport des marchandises que l'on peut prétendre l'entraver (on peut même penser qu'elle sera d'autant plus intense que l'attention des agents chargés du contrôle sera concentrée sur les lignes concédées). Or, il serait fâcheux que la lutte contre la contrebande fût entreprise par chaque service douanier pour son compte, dans des conditions que l'on peut craindre très rigoureuses; il vaut mieux que les États s'entendent pour régler le statut douanier de l'atmosphère.

MM. Lardy et Lewald demandent quel remède on propose contre ces dangers de contrebande, et si le « manifeste » est bien efficace à cet égard.

M. Delanney répond que l'on peut entraver dans une certaine mesure la contrebande par la voie aérienne, mais que c'est en tout cas la faciliter beaucoup que de supprimer tout contrôle. Le système du « manifeste » n'est d'ailleurs que l'adaptation de ce qui existe déjà pour la circulation terrestre (lettre de voiture) ou maritime (connaissement). En unifiant le régime de la circulation intérieure et internationale, tous les États se prêtent un mutuel concours, sans lequel la répression de la fraude est impossible. — Les opérations de contrebande aérienne sont, d'ailleurs, très difficiles : soit qu'il s'agisse d'un atterrissage, car il ne peut se faire qu'en certains lieux, qui pourront être surveillés, — soit même d'un versement frauduleux, car le paquet pourra fort bien tomber en d'autres mains que celles du complice. En définitive, la circulation aérienne n'est pas beaucoup plus dangereuse au point de vue douanier que la circulation en automobile.

M. le baron Malcomes déclare accepter le système du « manifeste » et se rallie à la proposition de la Suisse en ce qui concerne les lignes concédées.

M. Lardy fait observer que si, d'après la France, le meilleur moyen d'empêcher la contrebande est le système de la circulation licite accompagnée du manifeste, d'autres États sont persuadés, à tort ou à raison, que la plus sûre garantie est la prohibition absolue, et c'est parce qu'ils sont absolument résolus à maintenir ce point de vue qu'il y aurait lieu d'adopter le texte transactionnel proposé.

M. Delanney déclare que le système mixte n'est pas applicable. Il se félicite de voir M. Malcomes accepter le manifeste : du moment que l'on adopte le manifeste, on est conduit à en faire un titre international puisque la navigation aérienne est essentiellement une opération de transit, et qu'il n'est pas possible d'imaginer d'autre circulation aérienne que la circulation internationale. C'est un système simple et souple, qui se prête aux progrès ultérieurs. — Au reste, il serait sage, pour donner à ce système son effet utile, de le limiter aux marchandises qu'il y a vraiment avantage à transporter par voie aérienne. On fera donc bien d'adopter la proposition de M. le Président, d'après laquelle la liste des objets dont le transport est licite sera arrêtée par accord diplomatique. Cela, au reste, ne peut donner lieu à aucune plainte, puisque, d'une part, il ne s'agit pas de restreindre un commerce déjà existant, et que, d'autre part, la circulation aérienne a pour suppléantes les circulations terrestre et maritime.

M. Lewald pense qu'il n'est pas nécessaire d'assimiler les transports intérieurs aux transports internationaux, et que c'est se montrer trop sévère que d'exiger un titre pour une circulation qui, manifestement, doit rester confinée au centre du pays.
M. Delanney répond que cette exigence est formulée dans un but de simplification pratique, car, quand un aéronef atterrit, comment savoir dans quelles conditions il est parti ?

Sur interrogation de M. Kebers (Belgique), M. Delanney précise que, dans sa pensée, l'atterrissage en des points désignés serait obligatoire pour tout aéronef venant de l'étranger, qu'il soit ou non porteur de marchandises.

Avant la mise aux voix du texte proposé par le Président, M. Lardy insiste pour qu'il soit voté d'abord sur la proposition suisse.

Le Président et M. Delanney pensent qu'elle est inconciliable avec le vote émis le 27 mai. — M. Delanney ajoute que, d'ailleurs, le texte du Président donne toute satisfaction à la Suisse, puisqu'un État ne se verra jamais imposer sans son consentement le transport de marchandises au-dessus de son territoire.

En raison de l'heure avancée, la suite de la discussion est ajournée.

La séance est levée à midi et quart.

Les Secrétaires :
Huet,
André Guillois,
Butler.

Le Président,
P. Bodrero.

ANNEXE.

EXPOSÉ ET PROJET

DE LA DÉLÉGATION DE GRANDE-BRETAGNE

relatifs à la radiotélégraphie.

La Délégation britannique voudrait suggérer que la troisième Commission considérât à nouveau, avant qu'elle soit discutée par la Conférence plénière, la question des conditions dans lesquelles on doit permettre l'emploi de la télégraphie sans fil.

Jusqu'à présent, la Commission a décidé, par neuf voix contre sept, que tous les aéronefs ont le droit de porter des appareils radiotélégraphiques à bord et de les employer dans les besoins urgents de leur service. Mais il est évident que cette formule est loin de commander le consentement universel, et par conséquent, qu'elle ne saurait servir de base finale à un accord international.

En outre, en votant sur cette proposition, les délégués britanniques ont entendu que, sans doute, les appareils radiotélégraphiques pourraient être transportés libre-

ment par les aéronefs, mais qu'ils ne pourraient être employés (sauf en cas de détresse) que moyennant un permis de l'État sous-jacent. Sur ce point, la Délégation britannique est tout à fait d'accord avec la Délégation française.

En conséquence, tant à raison du malentendu qui s'est produit sur le sens du projet voté (malentendu qu'elle croit avoir été partagé par quelques-uns des autres délégués) que de la divergence des opinions qui s'est manifestée dans le vote du 30 mai, la Délégation britannique se permet de proposer une nouvelle formule sur laquelle on peut espérer un accord universel.

Nous sommes tous d'accord que chaque État a le droit de contrôler la circulation des aéronefs au-dessus de son territoire, dans l'intérêt de sa sécurité; et, suivant ce principe, il semble que chaque État pourrait limiter l'emploi de la télégraphie sans fil au-dessus de son territoire aux aéronefs qui auraient obtenu de lui un permis. — Dans la plupart des pays, la radiotélégraphie est soumise à un monopole de l'État, et, comme la Délégation française l'a bien fait observer, il est évidemment inadmissible qu'un homme qui ne doit pas établir de station sur sa propriété sans l'autorisation de l'État soit libre d'en établir sur un aéronef naviguant au-dessus du territoire de cet État.

Mais, d'autre part, il doit toujours être permis à un aéronef en détresse d'employer ce moyen de communication pour sa propre sécurité : si, par exemple, il a, par suite d'un cas de force majeure, traversé la frontière, le fait qu'il n'a pas pu obtenir un permis de l'État au-dessus duquel il se trouve ne doit pas l'empêcher d'employer ce moyen d'appeler l'assistance.

La Délégation britannique propose le texte suivant :

I. — Tout aéronef est autorisé à avoir à bord un appareil radiotélégraphique.

II. — Un aéronef ne doit pas employer son appareil radiotélégraphique sans un permis de l'État au-dessus duquel il se trouve, sauf en cas de détresse.

III. — En cas de détresse, tout aéronef peut, sans aucun permis, se servir de son appareil radiotélégraphique n'importe où il se trouve.

IV. — Chacun des États contractants prescrira aux stations radiotélégraphiques établies dans son territoire ainsi qu'à bord de ses navires et de ses aéronefs d'échanger avec les aéronefs des autres États contractants, sans distinction du système adopté par ces derniers, des communications radiotélégraphiques d'après les conditions prévues aux articles 2 et 3.

TROISIÈME COMMISSION.

SEPTIÈME SÉANCE.

JEUDI 2 JUIN 1910 (SOIR).

Présidence de M. Pompeo BODRERO.

La séance est ouverte à 2 heures 45.

Question VII. (Fin.)

Question douanière. (Fin.)

M. Lardy (Suisse) déclare que, en admettant que le système de l'interdiction absolue du transport des marchandises par aéronefs ait fait l'objet d'un vote de rejet formel, il y aurait lieu de mettre aux voix la proposition qui permet à chaque Etat d'interdire ce transport au-dessus de son territoire, car beaucoup d'États le considèrent comme très dangereux. — Pratiquement, sur les aéroplanes, il ne peut guère être question aujourd'hui de transporter des marchandises autres que des articles de contrebande. Dès lors, afin de se défendre contre cette contrebande, on demande la prohibition du transport de toutes marchandises par aéronef, — réserve faite des conventions spéciales aux lignes concessionnées. — La Délégation suisse est, d'ailleurs, prête à accepter l'obligation du manifeste, avec visite au départ et déclaration obligatoire à l'arrivée, mais elle veut que ce titre, pour les États qui y tiennent, constate qu'il n'y a pas de marchandises à bord. Au cas où ce système serait rejeté par la Conférence, la Suisse aurait encore la ressource d'insérer une réserve au protocole, ou de ne signer la convention que sous réserve de l'article contraire à ces vues.

M. le Comte Wodzicki (Autriche) rend hommage à la conception du projet français, mais il pense que le système de l'interdiction complète est plus protecteur des intérêts fiscaux; pratiquement, le contrôle à l'atterrissage par une autorité locale souvent ignorante entraînera bien des difficultés et des retards, tandis que, si le transport de toute marchandise est interdit, le contrôle est très simple. — Quant au vote de principe émis le 29 mai, il fut précédé de quelques mots qui permettent d'y voir surtout une manifestation platonique destinée à donner satisfaction à l'opinion publique, mais qui devait rester sans suite.

M. Delanney (France) constate que le contrôle à l'atterrissage a déjà fonctionné en France sans donner lieu aux difficultés qu'on lui prête. — Mais on doit convenir que le système français avait surtout en vue de s'adapter aux progrès ultérieurs, or il paraît bien que, selon la majorité des délégués, la question n'est pas mûre et que l'on veut réserver l'avenir. Dès lors, le point de vue se modifie, et l'on peut laisser de côté le système français. — Reste le projet italien, vers lequel vont les préférences personnelles de l'orateur; ce projet respecte le principe voté de la licéité du transport des marchandises, mais on réserve la mise en vigueur à une entente internationale. — En revanche, le système transactionnel proposé par M. Lardy, — compétence de chaque Etat pour autoriser ou défendre le transport des marchandises au-dessus de son territoire —, a un point de départ inexact, car la circulation aérienne est essentiellement une circulation solidaire, — et il peut être dangereux pour les relations internationales, car le régime rigoureux adopté par un pays pourra entraîner de la part des autres des mesures de rétorsion. Aussi, les chefs responsables des divers services douaniers, — et l'orateur fait appel à M. Kebers, directeur général des douanes de Belgique, qui donne son assentiment —, ne sauraient admettre ce système mixte, et lui préfèrent celui de l'interdiction absolue. — Et dès lors, puisque, des souvenirs de plusieurs membres de la Commission, il résulte que l'interdiction absolue n'a été écartée que par un vote platonique, qui ne fait pas obstacle à de nouvelles discussions sur le fond, il convient de reprendre la question dans son ensemble et d'adopter la solution qui soit susceptible de réunir, en l'état, le plus de suffrages.

En réponse à des demandes de MM. Lewald (Allemagne) et Byrne (Grande-Bretagne), M. Delanney précise que, dans le système de l'interdiction absolue, tout atterrissage d'un aéronef étranger chargé de marchandises est une opération de contrebande; l'autorisation que peut consentir un Etat ne saurait réagir en rien sur la législation intérieure des autres pays. — Ce sera à chaque État de veiller à la protection de ses intérêts fiscaux, car on ne doit pas se dissimuler que le système de l'interdiction absolue paraît constituer une prime à la contrebande si l'on relâche la surveillance parce qu'un texte déclare le transport illicite.

M. Lardy remercie M. Delanney d'avoir consenti à rouvrir le débat dans toute son ampleur. — Mais il y aurait lieu, tout en proclamant l'interdiction absolue, de faire une double réserve : la première viserait le cas de relâche forcée, le cas où un aéronef vient échouer à l'étranger par suite d'un cas de force majeure; — la seconde, les conventions entre États limitrophes pour l'autorisation de lignes concessionnées (c'est d'ailleurs la seule application pratique, à l'heure actuelle, du transport des marchandises).

M. Delanney fait remarquer que le premier point (force majeure) relève souverainement de la législation intérieure de chaque pays, et que les États ne consentiraient pas facilement à laisser poser en principe international une dérogation à leur souveraineté fiscale. — Quant au second, il n'est pas d'ordre international, car il vise l'accord de deux pays voisins, sans aucune réaction sur la situation juridique des

autres États. Il suffirait que le rapport fît mention que l'accord sur ces deux points est unanime dans la Commission. — M. Lardy acquiesce provisoirement à ces observations, et s'en remet aux juristes du comité de rédaction du soin de savoir s'il y a lieu d'insérer ces réserves dans le texte même de la convention.

Le Président, se rangeant à l'avis précédemment exprimé d'après lequel le vote déjà intervenu en ce qui concerne l'interdiction du transport des marchandises n'a pas un caractère définitif, met aux voix le texte suivant :

« Le transport des marchandises par voie aérienne est interdit. »

Ce texte est adopté par neuf voix contre cinq; six États ne sont pas représentés.

En réponse à une demande de M. Lardy, M. Delanney précise que, bien entendu le pays d'atterrissage conserve le droit de visite conformément à sa législation interne; mais, en revanche, il n'y a plus d'obligation internationale à la délivrance d'un titre international à la suite d'une visite au départ.

La Commission ayant terminé l'examen des questions qui lui étaient dévolues, la séance est levée à 3 heures 40.

Les Secrétaires,

Huet,
André Guillois,
Butler.

Le Président,

P. Bodrero.

TROISIÈME COMMISSION.

HUITIÈME SÉANCE.

MERCREDI 8 JUIN 1910. (MATIN.)

Présidence de M. Pompeo BODRERO.

La séance est ouverte à 9 heures quarante-cinq.

M. le Baron Berget (Monaco), *rapporteur*, expose, dans les termes suivants, les motifs du texte adopté par le Comité d'examen dans sa séance du 6 juin 1910 :

Messieurs,

La troisième Commission a eu à s'occuper des questions douanières. Elle avait à répondre aux questions 7 (§ 2 et 3), 11 et 12.

M. Pompeo Bodrero, président de cette commission, a, dès la première séance, proposé de prendre comme base de la discussion le texte du Gouvernement français. Cette proposition ayant réuni l'assentiment de tous les membres présents, c'est sur ce texte, comme base, qu'ont été édifiées les discussions, parfois très longues, de la troisième Commission.

Sept séances ont été nécessaires pour arriver à des décisions permettant l'élaboration d'un texte précis. Ce texte a été formulé par un *Comité d'examen* composé de M. *Pompeo Bodrero*, président de la troisième Commission; de M. le comte *Nemes de Hidveg*, de M. *Kelbers*, de M. le colonel *Romeo y Rodrigo* et de M. le professeur *Berget*, rapporteur de la troisième Commision; ce comité d'examen s'est réuni trois fois et, après avoir minutieusement revu les procès-verbaux des sept séances de la troisième Commission, a arrêté le texte que vous avez tous entre les mains.

Il est du devoir de votre rapporteur de résumer, de condenser les décisions tenues dans vos séances et de vous dire succinctement les raisons qui paraissent se dégager de ces discussions, et qui ont motivé les décisions qui en sont sorties et qui sont formulées dans le texte des résolutions.

Nous n'avons pas suivi pour le classement des articles de ce texte l'ordre même des questions ou des discussions tenues en séance : nous avons cru devoir les classer en divers éléments suivant un ordre logique que vous serez maîtres de modifier à votre gré; mais la rédaction de chaque numéro respecte scrupuleusement les décisions de la troisième Commission.

Dès l'ouverture de la première séance de la troisième Commission, M. Delanney, directeur général des douanes de France, vous a fait un exposé magistral de la question douanière au point de vue spécial de ses rapports avec la navigation aérienne. Dans cet exposé d'une clarté remarquable et d'une précision mathématique, M. Delanney a examiné les divers aspects de la question et souligné nettement les points de vue différents auxquels on pouvait se placer pour l'examiner.

Votre président, M. Pompeo Bodrero, a eu également l'heureuse idée de vous demander d'exprimer par des votes les opinions respectives de chaque État sur les questions qui étaient soumises à votre compétence. Ce mode de formuler avait l'avantage de préciser nettement les avis et de permettre plus aisément la rédaction des textes qui devaient les exprimer. Vous avez vu que, malgré cela, pour deux questions capitales, celle de la radiotélégraphie et celle de la photographie, il subsiste une certaine incertitude relativement à l'opinion « générale » de la Commission.

L'article 1° est ainsi rédigé :

Le transport par aéronefs des explosifs, des armes et munitions de guerre, ainsi que des pigeons et autres oiseaux voyageurs est interdit dans la circulation internationale.

Cette résolution, sauf en ce qui concerne les pigeons, avait été votée unanimement dans la première séance. La question des pigeons avait été soulevée par la Délégation d'Autriche-Hongrie et avait été réservée pour une séance ultérieure. Après l'avis d'une réunion des officiers, elle a été résolue dans le sens de l'interdiction, et, sur l'observation des Délégués de Russie et de Monaco, on a compris dans l'interdiction, d'une façon générale, les « autres oiseaux voyageurs » susceptibles de subir un dressage analogue à celui des pigeons.

La Délégation belge nous a fait judicieusement observer que cette prohibition absolue comporte cette conséquence qu'on ne peut pas « obliger » un État à autoriser le transport d'explosifs, en cas de convention bilatérale particulière entre deux autres Etats.

L'article 2° est rédigé comme suit :

En ce qui concerne le transport d'autres objets, les restrictions qu'un État aura imposées aux aéronefs de son propre pays seront de plein droit applicables aux aéronefs étrangers.

Cette proposition, discutée lors de la seconde séance, a été formulée ainsi par les Délégués de la Grande-Bretagne, d'accord avec les membres de la Délégation allemande.

Lors de la rédaction définitive, M. le Délégué d'Autriche-Hongrie a tenu à bien spécifier que ce qui s'applique ainsi de plein droit sont les *restrictions*, c'est-à-dire, en un mot, ce qui est *défendu*, et non ce qui est *permis*. Nous avons tenu à vous faire part de cette observation d'un réel intérêt.

Votre Comité d'examen a groupé (sous le n° 3) tout ce qui est relatif à la radiotélégraphie.

Cette question, que vous aviez réservée afin d'attendre l'avis exprimé par la réunion des officiers, a été l'une des plus délicates qui vous furent soumises.

La Commission s'est trouvée en présence de trois manières de voir principales. La première est celle qui est exprimée dans le texte que nous vous proposons et qui exprime la résolution votée par la Commission; la seconde est celle de la Grande-Bretagne, soumettant l'usage de la radiotélégraphie à bord des aéronefs à l'obtention d'un *permis;* la troisième enfin, celle de l'Autriche-Hongrie, qui demandait l'interdiction *absolue*, l'État se réservant toutefois le droit d'autoriser le fait *d'avoir* un appareil à bord.

La Délégation allemande a défendu le texte de la proposition que la Commission a adopté, et a éloquemment soutenu la thèse de la liberté du transport des appareils radiotélégraphiques, en mettant en avant les considérations si importantes des progrès scientifiques et des conditions de la sécurité même de l'aéronef. Pourquoi, disait-elle, refuser aux aéronefs le droit de se servir d'appareils de radiotélégraphie, alors que, non seulement vous le permettez aux navires, mais encore que vous le leur « imposez ». Cette manière de voir a été appuyée par la Délégation de Monaco.

Votre Commission a donc, après une longue discussion, arrêté les points suivants dont le Comité d'examen formule ainsi le texte qu'il vous propose : 3° *Les aéronefs d'un Etat contractant qui se trouvent dans les limites ou au-dessus du territoire d'un autre État contractant peuvent avoir à bord*

un appareil radiotélégraphique, mais ne sont autorisés à l'employer que pour les besoins urgents de leur service.

Chacun des États contractants prescrira aux stations radiotélégraphiques établies sur son territoire, ainsi qu'à bord de ses navires ou aéronefs, d'échanger avec les aéronefs des autres États contractants, sans distinction du système adopté par ces derniers, mais dans les limites de leurs conditions d'établissement ou de fonctionnement, des communications radiotélégraphiques de la nature prévue au premier alinéa du présent article.

Le service des stations radiotélégraphiques établies à bord d'un aéronef sera organisé de manière à ne pas troubler d'autres stations radiotélégraphiques.

La Délégation française avait proposé une rédaction un peu plus restrictive, soumettant, conformément aux vues de la Grande-Bretagne, l'autorisation à la formalité du permis.

De plus, un *vœu* a été formulé à la suite de la réunion des officiers; ce vœu, placé en annexe de l'article 3, est le suivant : *Il serait nécessaire que le règlement des communications entre les aéronefs et la terre ou les navires fût soumis à la prochaine Conférence de Londres sur la radiotélégraphie.*

Telles sont les résolutions votées par la troisième Commission; mais il est du devoir de votre rapporteur, qui doit être impartial, de vous faire remarquer dans quelles conditions ce vote a eu lieu.

Le premier alinéa a été voté par *neuf* voix contre *sept*, quatre États n'étant pas représentés;

Et le second alinéa a été voté par *huit* voix contre *sept* et une abstention, quatre États n'étant pas représentés.

Quant au troisième, ainsi qu'au « vœu » annexé, ils ont été adoptés à l'unanimité.

La faible majorité à laquelle ont été votés les deux premiers alinéas laisse donc subsister sur les intentions de la Commission une certaine incertitude.

Toutefois pendant les quelques jours qui se sont écoulés depuis votre septième séance et au cours desquels s'est réuni le Comité d'examen, nous avons eu l'occasion d'échanger fréquemment nos vues avec différentes Délégations. Et il nous a semblé voir se dessiner une forte tendance dans le sens de subordonner le port des appareils radiotélégraphiques à la possession de permis individuellement accordés.

Si la Commission restait divisée sur la question de la radiotélégraphie, le comité d'examen vous proposerait de laisser à la prochaine conférence radiotélégraphique de Londres les décisions à prendre sur ce sujet.

Mais nous avons estimé qu'il serait préférable d'éviter cette division éventuelle; et, dans ce cas, le Comité d'examen vous proposerait un texte spécifiant que « Les ballons dirigeables affectés à un « service public sont autorisés à avoir à bord un appareil de radiotélégraphie, mais à ne s'en servir, « sauf conventions spéciales, que pour les besoins urgents de la manœuvre et de la sécurité de « l'aéronef ».

Telles sont les réflexions que nous vous soumettons au sujet de la question radiotélégraphique.

La question des appareils de photographie résolue sous le n° 4° n'a pas soulevé moins de controverses que celle de la radiotélégraphie, au cours de la troisième séance où elle fut examinée. Elle intéresse, en effet, au plus haut point, la sécurité nationale.

Ici, nous nous sommes trouvés en présence d'une proposition libérale, faite et chaudement défendue par la Délégation allemande, qui s'est montrée nettement hostile à une interdiction internationale, et désire, au contraire, laisser à chaque Etat le soin de réglementer à son gré le transport et l'usage des appareils photographiques, au-dessus de son territoire, sous la réserve de ne pas traiter les aéronefs étrangers moins favorablement que ceux de son propre pays.

La Délégation allemande se basait pour soutenir sa thèse sur le préjudice que causerait à la science, notamment à la météorologie et à la géographie, l'interdiction de transporter des appareils photographiques. Cette manière de voir a été fortement appuyée par la Délégation suisse et celle de Monaco.

En revanche, le Danemark, la France, la Russie, étaient favorables au principe de l'interdiction, absolue ou restreinte; l'Autriche-Hongrie avait déposé un projet plus général.

Finalement, on a adopté le texte suivant, dont le premier alinéa est conforme à l'esprit de la proposition allemande. Le second correspond à une proposition faite par la Délégation italienne, et à laquelle s'est ralliée la Délégation française : *4° En principe, le transport des appareils de photographie n'est pas défendu.*

Cependant tout État pourra interdire ou réglementer le transport ou l'usage des appareils de photographie au-dessus de son territoire ; il pourra faire développer et fixer les clichés se trouvant à bord d'un aéronef étranger qui atterrit chez lui, et au besoin les saisir.

Ici encore, il est du devoir de votre rapporteur de vous rappeler que cette proposition n'a été votée que par *huit* voix contre *six*, six Etats n'étant pas représentés. Ici encore, par conséquent, règne une certaine incertitude relativement aux sentiments de la troisième Commission.

Le n° 5°, expression d'une proposition faite au cours de la première séance par la Délégation de la Grande-Bretagne, d'accord avec la Délégation allemande, n'a pas provoqué de longue discussion et a été adopté à l'unanimité.

Sous le n° 6° se trouve résolue la question douanière.

Votre Commission comprenait les directeurs généraux des douanes de plusieurs Puissances européennes, directeurs dont la compétence spéciale était pour vous des plus précieuses. La question a été longuement discutée, et cette discussion a duré toute une séance, la sixième, et une partie de la septième.

Nous nous sommes trouvés en présence de diverses opinions : Celle de l'interdiction absolue, proposée par l'Autriche-Hongrie, et à laquelle se sont ralliées, dès le début, la Russie, la Suisse et la Belgique.

Nous avons eu, ensuite, le point de vue allemand : Compétence de chaque État pour spécifier les transports licites. Enfin, le point de vue français, tendant à autoriser le transit aérien sous réserve de l'obligation du « manifeste ».

Tout en se ralliant au principe de l'interdiction, la Suisse, nettement hostile au transport des marchandises par voie aérienne, avait formulé et fortement défendu le principe de la réserve faite pour les lignes concessionnaires de transports. La Délégation italienne, de son côté, avait proposé qu'une liste des objets dont le transport est *autorisé* fût dressée par entente diplomatique.

Enfin, une question avait été posée par le Délégué de la Grande-Bretagne : « Si un ou deux pays décident l'interdiction, serait-il impossible aux autres pays de chercher un régime douanier permettant le transport ? »

Les partisans de l'interdiction ont fait ressortir les ressources exceptionnelles que l'aéronautique pourrait éventuellement fournir aux fraudeurs, et la crainte de la généralisation de la contrebande a amené la commission à voter, à une forte majorité, le principe de l'interdiction absolue, sous la réserve de lignes concédées par conventions spéciales entre États. L'article 6° a donc été rédigé comme il suit : 6° *Le transport par la voie aérienne de marchandises quelconques est interdit dans la circulation internationale.*

Cette interdiction réserve cependant le droit qu'ont les États adhérents de faire entre eux des conventions particulières pour le transport des marchandises par la voie aérienne.

L'article 7 « *la police et les agents de l'autorité compétente auront, dans tous les cas, la faculté de visiter l'aéronef au départ* » a été adopté sans difficulté, à l'unanimité, dans la 2e séance.

Enfin, les articles 8 et 9 répondent aux questions XI et XII. Votre Comité d'examen vous propose le texte suivant : 8° *Indépendamment de ce qui est prévu par la Commission chargée d'étudier la question X, le personnel du bord devra se conformer intégralement aux dispositions de la législation douanière et aux règlements de police dans le pays d'atterrissage.*

9° *Les aéronefs atterrissant en pays étrangers et destinés à être réexpédiés bénéficieront, ainsi que leur équipement, du régime de l'acquit-à-caution, de l'admission temporaire, de la consignation des droits ou des triptyques.*

Au sujet de ce dernier article, la Délégation belge avait même été plus loin dans la voie de la tolérance, et avait proposé le principe de la *libre admission.*

Tels sont, Messieurs, les points essentiels qui ont caractérisé les discussions de la troisième Commission, et les considérations qui ont amené le Comité d'examen à proposer le texte des articles que nous vous avons soumis.

Après cet exposé, la Commission procède à l'étude de la rédaction proposée par le Comité d'examen.

A la suite d'une observation de M. Lewald (Allemagne), appuyée par MM. Hennequin (France) et Lardy (Suisse), le Président déclare que cette discussion ne doit être sanctionnée par aucun vote : il s'agit seulement d'un échange de vues, dont le Comité d'examen et le Rapporteur devront tenir compte pour la suite de leurs travaux.

Au point de vue de la terminologie, M. Lardy estime qu'il y a lieu de remplacer partout les mots « États adhérents » par ceux-ci : « États contractants ».

Transports prohibés. (Art. 1er.)

M. le Colonel Schaeck (Suisse) demande qu'il soit bien entendu que la prohibition de l'article 1er vise seulement les armes de guerre, mais non celles affectées à la défense personnelle des aéronautes.

Le Président répond que cela a déjà été précisé et que cette précision pourra figurer au rapport.

Appareils radiotélégraphiques. (Art. 3.)

M. le Général Eichholtz (Russie) déclare que l'on ne doit permettre le transport de tels appareils qu'aux aéronefs publics ; en outre, les « besoins urgents de service » devraient être précisés afin de ne viser que le cas de détresse ; enfin le paragraphe 2 impose aux États contractants une obligation trop lourde en leur prescrivant l'échange des communications radiotélégraphiques y prévues ; on ne dit rien, d'ailleurs, du point de vue de la comptabilité. — M. le Général Eichholtz préfère le texte présenté par les membres du Comité de rédaction.

Il en est de même de M. le Comte Lamezan-Salins (Autriche-Hongrie) qui dépose le texte suivant, presque semblable, mais en y ajoutant, sous une forme un peu plus accentuée, le vœu relatif au renvoi des questions techniques à la Conférence de Londres :

« Les ballons dirigeables affectés à un service public sont autorisés à avoir à bord un appareil radiotélégraphique, mais ils ne peuvent s'en servir, sauf convention spéciale, que pour le besoin urgent de la manœuvre et de la sécurité de l'aéronef.

« Le règlement des communications entre les aéronefs et la terre ou les navires, ainsi que toutes les questions techniques et de la comptabilité, seront soumises à la prochaine conférence internationale de Londres sur la radiotélégraphie. »

Sur interrogation de M. Lewald, M. Lamezan-Salins précise que l'expression « affectés à un service public » est plus large que celle : « ballons publics », car elle embrasse les ballons appartenant à des Compagnies privées, mais affectés à un service public.

La Délégation allemande insiste sur l'intérêt qu'il y a à arrêter dans cette conférence le principe de l'autorisation en matière de radiotélégraphie, la conférence de Londres ne devant réglementer que les questions d'ordre technique (longueur d'ondes, etc.).

Appareils photographiques. (Art. 4.)

M. Hennequin (France) demande la suppression du paragraphe 1er de l'article 4 : la Commission a voté qu'il n'y avait pas lieu d'interdire le transport des appareils de photographie, mais c'était là un vote d'ordre intérieur, qui ne doit pas être transformé en un texte conventionnel. — La restriction du paragraphe 2, au contraire, doit être maintenue, car elle a pour but d'affirmer les droits de l'Etat, afin d'éviter tout froissement.

M. Lewald dépose, sur la question de la photographie, le texte suivant :

« Les restrictions qu'un État aura imposées aux aéronefs de son propre pays à l'égard du transport et de l'usage des appareils de photographie seront de plein droit applicables aux aéronefs étrangers pendant leur séjour dans les limites ou au-dessus du territoire de cet Etat.

« Chaque Etat a le droit de faire développer et fixer les clichés se trouvant à bord d'un aéronef étranger qui atterrit chez lui. »

M. Lewald indique que l'idée générale des propositions allemandes est que l'on ne doit pas faire de différences entre les ressortissants d'un État et les étrangers.

M. Hennequin estime que cette formule est exagérée : l'État ne pourra-t-il donc pas être plus sévère à l'égard des étrangers que de ses nationaux?

M. le Général Eichholtz appuie ces observations et indique en ce sens que, sur une zone interdite, l'Etat pourra cependant autoriser l'établissement de hangars privés, mais qu'il ne saurait le permettre qu'à ses nationaux. — M. Göppert répond qu'il suffira, pour maintenir le principe de l'égalité, tout en parant à tous ces inconvénients, d'interdire en principe ce qu'on estime dangereux, sauf autorisation que l'on n'accordera, en fait, qu'à ceux en qui l'on aura confiance.

Transport des marchandises; réserve des Conventions particulières entre États. Art. 6, § 2.

M. Lamm de Vries (Pays-Bas) soulève la question de l'effet que pourraient pro-

duire, en regard des États tiers, les « Conventions particulières » faites entre États « pour le transport des marchandises par la voie aérienne ». — MM. Delanney, Lardy, Hennequin sont d'accord pour préciser que le transport au-dessus d'un État ne peut avoir lieu que du consentement de cet État, et qu'ainsi un État dont le territoire est enserré entre les deux États contractants pourra se refuser à laisser circuler les marchandises. — Conformément à une observation de M. Göppert, M. Delanney précise qu'il n'est pas d'ailleurs indispensable que les États contractants soient limitrophes, il suffit qu'il n'y ait pas lieu pour effectuer le transport d'emprunter le territoire ou l'atmosphère d'un État tiers. — M. Delanney ajoute que, à son sens, la rédaction proposée dépasse de beaucoup le projet suisse d'où elle dérive, et que l'on doit, conformément à ce projet, restreindre aux lignes concédées qui offrent des garanties spéciales les conventions que les États auraient la faculté de conclure entre eux; étendre cette faculté à toute circulation aérienne serait réintroduire sous forme indirecte la liberté du transport des marchandises et permettre aux États contractants d'inonder de contrebande l'État tiers qui n'aurait pas adhéré à leur accord.

M. Majorana (Italie) suggère d'ajouter, à la fin de l'article 6, paragraphe 2, ces mots: « au-dessus de leurs territoires ».

M. Lardy pense qu'il serait peut-être exagéré d'exiger le procédé de la concession, car il peut n'être pas prévu par toutes les législations; l'existence d'une convention entre États pourrait être considérée comme une garantie suffisante contre la contrebande, puisque le transport de marchandises au-dessus de leur territoire ne pourrait avoir lieu qu'en vertu de leur consentement et aux conditions qu'ils stipuleront dans la convention.

M. Lewald considère au contraire que chaque État peut passer tous traités spéciaux qu'il lui plaît, et fait remarquer que toutes les conventions générales ont soin de réserver ce droit.

Sur interrogation de MM. Hennequin et Cort van der Linden (Pays-Bas), qui craignent que l'on ne donne à cette formule une extension inquiétante, M. Lewald ajoute que, à son sens, cette réserve est applicable même à l'égard des prohibitions édictées à l'article 1 (explosifs). — M. Hennequin estime que si des conventions particulières peuvent déroger à cette prohibition, elle n'a plus aucune efficacité, car elle a été édictée dans l'intérêt de la sécurité de tous, et se justifie à raison de ce fait que la navigation aérienne est, au moins pour quelque temps encore, souvent incertaine dans sa direction. — M. Lewald ayant fait observer que c'était entraver certaines expéditions (polaires notamment) qui ont besoin d'explosifs, MM. van der Linden et Hennequin répondent que cela prouve seulement qu'il y aurait lieu de prévoir ici des exceptions possibles dans un but bien déterminé.

Régime douanier des objets et matériaux affectés à la navigation

(Article 9.)

M. Lewald demande si l'*équipement*, assimilé à l'aéronef au point de vue du régime douanier (admission temporaire, etc.), comprend les matériaux nécessaires

au fonctionnement des machines, les provisions et accessoires de voyage, principalement l'essence utilisée pour la marche du moteur. — M. Delanney répond que l'on ne saurait appliquer à ces matériaux ou objets les régimes prévus par l'article 9 pour l'aéronef : l'admission temporaire implique une opération apurée à la frontière. Il y a donc lieu d'appliquer ici, non pas ce régime, mais la *tolérance* que la législation interne de chaque État accorde, mais que chaque État peut faire cesser au cas où elle constituerait une prime à l'importation étrangère, à raison des droits élevés dont la matière en question peut être l'objet dans cet État. M. Delanney s'offre, en conséquence, à rédiger un article déclarant que le régime de tolérance admis par chaque État comprendra les objets et matériaux affectés au fonctionnement normal de l'aéronef; il y sera dit également que ce régime s'appliquera aux effets et bagages des voyageurs, ce qui répondra à une observation de M. Hennequin demandant que ces objets soient exclus de la prohibition générale qui frappe le transport des marchandises.

Le Président déclare que le Comité d'examen fera imprimer un nouveau texte dans lequel il sera tenu compte des modifications qui viennent d'être formulées.

En ce qui concerne la radiotélégraphie et la photographie, ce texte reproduira les diverses propositions qui ont été émises.

L'article 9 sera complété par une adjonction que communiquera M. Delanney.

Les résolutions ainsi arrêtées seront distribuées et soumises à la troisième Commission dans une séance ultérieure.

La séance est levée à 11 heures et demie.

Les Secrétaires

Huet,

André Guillois,

Butler.

Le Président,

P. Bodrero.

TROISIÈME COMMISSION.

NEUVIÈME SÉANCE.

LUNDI 13 JUIN 1910. (MATIN.)

Présidence de M. Pompeo BODRERO.

La séance est ouverte à 9 h. 40.

Le Président se fait l'interprète des sentiments de tous les Membres en exprimant à M. Berget leurs remerciements les plus vifs et les plus sincères pour sa précieuse collaboration et pour avoir si bien condensé dans son rapport les travaux de la Commission. (Applaudissements.)

La Commission passe ensuite à l'examen des résolutions formulées par son Comité d'examen.

Article premier.

M. Lewald (Allemagne) pense que l'on devrait faire, à propos des objets dont le transport est interdit par l'article 1er, la même réserve qui a été insérée à l'article 6 touchant les marchandises, réserve du droit d'États limitrophes d'autoriser ce transport par des conventions particulières.

M. Delanney (France) fait remarquer que, si la Commission peut adhérer à ce système, elle doit le faire au moyen d'une addition spéciale à l'article 1er, et non par une référence à l'article 1er inscrite dans l'article 6, car ces deux articles visent deux questions bien distinctes (police et marchandises), qui ne doivent pas être confondues.

M. Hennequin (France) estime que, si cette réserve est de droit commun, il est inutile de l'exprimer; en tout cas, son insertion apparaît comme une brèche au principe proclamé; enfin, c'est une question d'ordre général, qui serait mieux traitée à la Conférence plénière, pour l'ensemble de ses travaux. M. Lewald, sur ce dernier

point, répond que ce procédé serait peut être dangereux, car on ne saurait admettre le droit pour deux Etats d'anéantir, par une entente spéciale, la Convention générale.

Sur le fond, M. Hennequin pense que laisser à des Etats le droit d'admettre le transport, de l'un à l'autre, des explosifs, etc., serait dangereux pour les Etats tiers, à raison de ce fait que la navigation aérienne devient facilement internationale.

M. Cort van der Linden (Pays-Bas) appuie ces observations : il est déjà, selon lui, excessif, à raison de ce même fait, d'admettre le transport des explosifs dans la circulation *nationale;* on doit bien remarquer, ajoute-t-il, que cette solution substitue la responsabilité des particuliers à celle de l'État.

M. Lewald ayant contesté le danger même que pourrait présenter le transport des explosifs par voie aérienne, M. Hennequin fait observer que la presque totalité des Etats a reconnu ce danger; au reste, ce dont il s'agit, c'est du *jet* de l'explosif, fait d'un aéronef, et M. Delanney ajoute que ce jet est d'autant plus redoutable que celui qui l'opère ne court pas le même risque que sur terre.

M. Lewald ayant retiré sa proposition, l'article premier est adopté sans observation.

Article 2.

Une crainte ayant été exprimée par M. dos Santos Bandeira (Portugal), M. Delanney précise qu'il ne saurait y avoir de confusion sur le sens du mot *objets* dans l'article 2 et qu'il ne peut s'y agir des objets considérés comme des marchandises, cet article étant placé au milieu de ceux relatifs à la police, et la question des marchandises étant traitée à l'article 6.

L'article 2 est adopté sans autre observation.

Article 3 (radiotélégraphie).

M. le général Eichholtz (Russie) propose une rédaction qui comprendrait, intercalé entre les paragraphes 1 et 2 du projet du Comité de rédaction (colonne de droite), le paragraphe 3 du projet britannique, d'après lequel « en cas de détresse, tout aéronef peut, sans aucun permis, se servir de son appareil radiotélégraphique ».

M. Hennequin estime qu'il y a une contradiction entre les textes ainsi juxtaposés, le projet du Comité ne permettant le transport des appareils photographiques qu'aux aéronefs publics, alors que le paragraphe 3 du projet anglais en permet l'usage, au cas de détresse, à tous aéronefs, même privés. M. Göppert (Allemagne) explique que le sens du nouveau projet — et M. le général Eichholtz le confirme — est le suivant : la prohibition du paragraphe 1 ne vise que la circulation internationale, tandis que le paragraphe emprunté au projet anglais vise le cas où un aéronef destiné à la circulation nationale, et, par conséquent, régulièrement muni d'un appareil radiotélégraphique, a été entraîné au-dessus d'un autre pays, et donne à cet aéronef, en cas de détresse, le droit d'user de cet appareil. M. Delanney fait observer que

l'on vise alors une hypothèse illicite et, en tout cas, anormale. M. le général Eichholtz retire son projet.

M. le colonel Schaeck (Suisse) appuie la proposition britannique et demande qu'il soit d'abord statué sur elle, comme la plus large.

Le Président met aux voix le paragraphe 1 du projet anglais, ainsi conçu :

« Tout aéronef est autorisé à avoir à bord un appareil radiotélégraphique. »

Ce paragraphe est adopté par huit voix contre cinq et deux abstentions; cinq États ne sont pas représentés.

Le paragraphe 2 du projet anglais est ainsi conçu :

« Un aéronef ne doit pas employer son appareil radiotélégraphique sans un permis de l'État au-dessus duquel il se trouve, sauf en cas de détresse. »

M. Byrne (Grande-Bretagne) le soutient par un argument *a fortiori*, en se basant sur le fait que son Gouvernement exige un tel permis des navires situés dans les eaux territoriales. MM. Henneqin et Delanney contestent l'efficacité de cette exigence, car on ne voit pas quelle en sera la sanction. M. le comte Nemes de Hidveg ajoute qu'un appareil radiotélégraphique peut être employé non seulement pour lancer des dépêches, mais aussi pour intercepter celles que d'autres postes échangent.

Le paragraphe 2 est adopté par onze voix contre deux abstentions; cinq États ne sont pas représentés.

Le paragraphe 3 du projet anglais est adopté par douze voix; trois États s'abstiennent, cinq États ne sont pas représentés. Ce paragraphe est ainsi conçu :

« En cas de détresse, tout aéronef peut, sans aucun permis, se servir de son appareil radiotélégraphique n'importe où il se trouve. »

M. Renault, président de la Conférence, remarquant la faible majorité que réunissent les textes votés par la Commission sur la question de la radiotélégraphie, estime que la question n'est pas mûre et qu'il y aurait grand danger à adopter en définitive des résolutions aussi discutées. Le Président fait observer que, précisément en raison du désaccord qui s'est manifesté, et en prévision de sa persistance, le Comité d'examen a proposé un texte n'autorisant le transport d'appareils radiotélégraphiques qu'en aéronefs publics, texte qui, dans la pensée des membres du Comité, pourrait réunir dès maintenant une grande majorité. M. Renault estime qu'il vaut mieux renvoyer la question à la Conférence plénière, mieux placée pour tenir compte de diverses considérations d'ordre général et où tous les États seront représentés; enfin, l'on devra laisser un certain pouvoir d'appréciation, quant à la forme, à la Commission finale de rédaction.

M. le colonel Schaeck (Suisse) fait observer qu'il n'y a pas de grande différence *pratique* entre le texte anglais et celui qui restreint l'autorisation du transport des appareils radiotélégraphiques aux ballons dirigeables affectés à un service public, car le transport n'est pas commode pour les aéroplanes et il est dangereux pour les ballons libres; quant aux ballons dirigeables privés, ils sont rares.

D'ailleurs, M. Byrne insistant sur le texte du projet britannique, M. le Président déclare que le vote doit être considéré comme acquis, et qu'il y a lieu de discuter la suite de ce projet.

Le paragraphe 4 est ainsi conçu:

« Chacun des États contractants prescrira aux stations radiotélégraphiques établies dans son territoire, ainsi qu'à bord de ses navires et de ses aéronefs, d'échanger avec les aéronefs des autres États contractants, sans distinction du système adopté par ces derniers, des communications radiotélégraphiques d'après les conditions prévues aux articles 2 et 3. »

M. le Commandant Dessens (France) rappelle que le Comité d'examen avait inséré, dans le texte analogue qui avait été voté par la Commission, les mots: « Mais dans les limites de leurs conditions d'établissement et de fonctionnement. »

Le paragraphe 4, avec cette addition, est adopté par huit voix contre quatre et trois abstentions; cinq États ne sont pas représentés.

Enfin, la Commission adopte sans observation le texte suivant:

« Le règlement des communications entre les aéronefs et la terre ou les navires, ainsi que toutes les questions techniques et de la comptabilité seront soumis à la prochaine Conférence internationale de Londres sur la radiotélégraphie. »

M. Renault indique que ce texte ne peut être considéré que comme un *vœu*.

Article 4. (Photographie.)

L'article 4 (texte de la colonne de gauche) est adopté sans observation, sauf suppression, d'un commun accord, sur la demande de M. Majorana (Italie) des mots « et fixer ».

Article 5

Adopté sans observation.

Article 6.

Sur le paragraphe 2, M. Meili (Suisse) fait une réserve formelle: d'après la Suisse, la réserve édictée par ce texte doit porter seulement sur le transport des marchandises par lignes *concédées*.

M. Delanney fait observer que la concession est un acte de souveraineté; pour que son effet dépasse les frontières, il faut qu'elle fasse l'objet d'une convention.

L'article 6 est adopté sans autre observation.

Article 7.

Adopté sans observation.

Article 8.

Adopté sans observation.

Article 9.

Sur demande de M. Lewald, M. Delanney explique le sens des *tolérances* que réserve le paragraphe 2 de l'article 9 à l'égard des approvisionnements et matières destinés au fonctionnement des appareils: en principe, tous les objets soumis à des droits d'importation doivent les payer; mais on accorde des exemptions de droits, pour certains objets, dans des limites raisonnables (exemple: tabac), mais ces tolérances ne sont maintenues qu'à condition que l'importation ne devienne pas frauduleuse ou ruineuse pour le fisc du pays. Mais les Etats ne peuvent aller plus loin et s'engager à laisser entrer en franchise des objets qui pourront être, dans un avenir plus ou moins éloigné, frappés de droits très lourds.

En réponse à une observation de M. Göppert, M. Delanney ajoute que l'insertion de cette réserve dans l'article 9 est plus rassurante qu'une définition restrictive que l'on donnerait des marchandises dans l'article 6.

L'article 9 est adopté sans autre observation.

La séance est levée à 11 h. 10.

Les Secrétaires:

Huet,
André Guillois,
Butler.

Le Président,

P. Bodrero.

QUATRIÈME COMMISSION.

PREMIÈRE SÉANCE.

SAMEDI 21 MAI 1910 (MATIN).

PRÉSIDENCE DE M. LE CONTRE-AMIRAL SIR DOUGLAS A. GAMBLE.

La séance est ouverte à 9 heures et demie.

En ouvrant la discussion, le PRÉSIDENT prononce le discours suivant :

MESSIEURS,

En acceptant l'honneur de présider les délibérations de la quatrième Commission, j'ai peut-être entrepris une tâche pour laquelle je ne possède pas toutes les qualités nécessaires.

Bien que j'aie une expérience maritime très étendue, et que je connaisse à fond les règlements maritimes édictés pour éviter les collisions en mer, je n'ai qu'une connaissance très imparfaite des usages et des formes qu'il convient d'employer dans des assemblées comme celles où nous sommes réunis, et je sollicite toute l'indulgence des membres de la quatrième Commission si je ne m'acquitte qu'imparfaitement de la direction de leurs travaux. Je souscris entièrement aux observations que le Président de la Conférence a bien voulu faire dans la séance d'ouverture. Il a insisté sur le peu d'intérêt qu'il y aurait à prononcer de longs discours sur les théories et les principes abstraits et j'espère que notre Commission, dans le cours de ses discussions, ne s'écartera pas des questions qui ont rapport à la navigation des aéronefs et des mesures à prendre pour éviter les abordages, et que nous parviendrons à régler ces différents points dans un délai aussi bref que possible.

Avant de commencer nos délibérations, je me permets de vous soumettre quelques observations générales sur l'objet des travaux de la quatrième Commission.

Il semble tout naturel, au premier abord, de comparer la navigation d'un aéronef à la navigation d'un navire et d'appliquer aux aéronefs les règlements édictés dans le but d'éviter les abordages en mer, mais il y a, entre les conditions régissant la navigation maritime et celles concernant la navigation aérienne, plusieurs différences bien marquées dont il faut se rendre compte. La manœuvre des navires ne se ressemble pas tout à fait à la manœuvre des aéronefs, et les aéronefs eux-mêmes peuvent se diviser en plusieurs catégories dont chacune doit être étudiée séparément quand il s'agit de préparer des règlements pour régler leur action en diverses circonstances.

La première différence, qui est très importante, est la suivante :

Sur mer, un navire ne peut éviter un abordage qu'en changeant de route sur le plan horizontal, tandis que, dans les airs, un aéronef peut changer sa route en altitude aussi bien qu'en direction et il peut y avoir intérêt à adopter l'une ou l'autre alternative selon les circonstances.

De plus, sur mer, un navire à vapeur peut faire marcher ses machines en arrière et s'arrêter dans un délai relativement court. Un navire à voiles peut même en faire autant, mais avec moins de facilité, en se mettant « en panne » avec le vent debout et en manœuvrant ses voiles. Je crois que

le pouvoir de s'arrêter serait beaucoup moins développé pour un ballon dirigeable et serait nul, je suppose, pour un appareil d'aviation.

Il n'est pas possible de contrôler les mouvements d'un ballon libre en direction, mais un contrôle restreint peut être exercé en altitude en délestant le ballon ou en ouvrant la soupape d'échappement.

C'est à cause de ces différences que je vous propose, avant de commencer nos travaux, de dresser les règlements destinés à éviter les abordages aériens, de recueillir les témoignages des experts de la navigation aérienne qui font partie de la Commission, et d'entendre leur opinion sur la proportion de contrôle attribuable à chaque type d'aéronef. Nous pourrons ensuite résoudre la question suivante :

Faut-il distinguer plusieurs classes d'aéronefs au point de vue de la navigation ?

Sur mer, comme vous le savez, les navires se divisent en trois catégories :

1° Navires à vapeur de toute espèce;

2° Voiliers;

3° Navires qui ne sont plus maîtres de leur manœuvre.

Les navires de la première catégorie doivent toujours s'écarter de ceux de la deuxième, et les navires des deux premières catégories doivent en faire autant de ceux de la troisième.

La Commission aura à déterminer si des règlements semblables sont nécessaires pour les aéronefs.

Il me semble que le meilleur programme à adopter pour l'ordre de nos travaux, c'est de nous occuper d'abord de la question des règles concernant les feux de route que les aéronefs devront porter, ensuite des signaux phoniques de jour et nuit, et, en troisième lieu, de la préparation du Code de route et des mesures à prendre pour éviter les abordages.

Le Mémorandum présenté par la Délégation allemande contient une annexe (B) qui nous sera fort utile pour fixer ces règles, et la Délégation française a également préparé un projet plus précis qui aidera beaucoup les recherches de la Commission. C'est ce dernier que je propose de suivre, article par article.

Je ne doute pas que vous ne soyez satisfaits de constater que les deux projets, celui de l'Allemagne et celui de la France, sont presque d'accord sur les principes généraux à appliquer, et d'apprendre que la Délégation anglaise n'a que des petites modifications à proposer sur certains points de détail.

Maintenant, pour commencer, il faut faire l'élection de notre rapporteur et j'ai l'honneur de vous proposer le nom de M. le commandant Glorieux.

A l'unanimité ce choix est ratifié par la Commission.

La Commission décide qu'il y a lieu : 1° de réglementer la navigation aérienne; 2° de prendre la navigation maritime comme base de la réglementation aérienne, et 3° d'utiliser les propositions françaises pour la discussion.

L'article 1er du projet de règlement de la Délégation française est ainsi conçu : « *A dater du jour où entrera en vigueur la convention ci-dessus, les aéronefs publics et les aéronefs privés seront assujettis aux prescriptions suivantes, qui ont pour objet de prévenir les collisions.* » Cet article est adopté, étant entendu, sur la proposition de M. Paul Faucille, qu'un deuxième paragraphe sera ajouté au précédent et qu'il sera ainsi libellé : « *Les règles du présent règlement pourront, à toute époque, être modifiées d'un commun accord par les puissances contractantes.* »

La discussion générale est ouverte sur la question des feux. Il est donné lecture des articles 2 à 4 inclus du règlement distribué et des dispositions de l'annexe au Mémorandum du Gouvernement allemand qui ont trait au même sujet.

La Délégation allemande fait observer qu'elle ne s'occupe que des ballons dirigeables, estimant que l'imposition de feux à bord des aéroplanes actuels pourrait gêner la manœuvre de ces appareils et nuire par conséquent à leur avenir.

Certains membres sont, au contraire, d'avis que le problème doit être posé et tranché sous peine d'interdire aux aéroplanes la circulation nocturne. On ne devrait pas cependant formuler des prescriptions trop techniques ni serrer de trop près la question; mais une réglementation transitoire pourrait être établie maintenant.

Un membre ayant exprimé l'opinion qu'il est possible d'avoir des feux constitués par des appareils fort légers, tels que les lampes à acétylène.

Il y a lieu de se demander d'abord quelle doit être la puissance des feux. A défaut de trois lampes distinctes, on pourrait avoir, comme cela existe dans la marine anglaise pour les très petits bâtiments, des lanternes à trois verres de couleur différente.

L'article 2 est réservé et l'on passe au paragraphe *a* de l'article 3. La Délégation allemande désirerait que le feu fût placé non pas à la nacelle, mais au corps du ballon même; de plus, le feu blanc brillant devrait être visible de haut en bas.

M. le commandant Sturdza (Roumanie) propose de rédiger l'article 3 de la proposition française dans les termes suivants : « Les aréonefs doivent être pourvus d'appareils optiques (feux rouges, verts et blancs) assez puissants et assez bien disposés pour éviter les collisions et faciliter l'atterrissage »; mais la Commission estime que ce texte serait insuffisant.

Il faut prévoir le cas où un ballon libre ou un aéroplane placé au-dessus d'un dirigeable ne le verrait pas; il est à remarquer qu'un ballon libre qui descend aura toujours le temps de voir le dirigeable, parce qu'il ne descend qu'avec une certaine lenteur; en tous cas, avec des feux placés en potence, on diminuerait très sensiblement la zone d'invisibilité.

De plus, il y aura lieu d'étudier la place que doit occuper le feu d'un ballon dirigeable désemparé (en panne) marchant en travers du vent; des signaux et des feux spéciaux pourraient être stipulés pour le cas de panne.

M. le comte de la Vaulx fait observer que la question des feux est très intéressante, mais prématurée. Il voudrait qu'on laissât aux constructeurs et aux aéronautes la latitude de faire des expériences. C'est la pratique seule qui enseignera la place où l'on doit mettre les feux. Ce délégué, qui est constructeur, demande qu'on n'arrête pas encore des règles strictes. Mais la Commission estime que la réglementation doit précéder la circulation; car on ne peut pas abandonner au hasard la rencontre des aéronefs dans l'espace.

M. le Président met aux voix la question suivante : « *Est-il nécessaire d'avoir un feu blanc brillant visible de l'avant du dirigeable, en plus des feux rouge et vert ?* ».

8 voix se prononcent pour la négative; 7 pour l'affirmative; il y a une abstention.

En présence de ce vote, le Président propose et la Commission approuve la nomination d'une sous-commission qui sera composée de MM. Hergesell (Allemagne);

le commandant de Saint-Marc (Belgique ; le capitaine Zlataroff (Bulgarie); Ulldtz (Danemark); Gordejuela (Espagne); Glorieux et Surcouf (France); Sueter (Grande-Bretagne); Acton, Mina et dal Fabbro (Italie); le général-lieutenant Eichholz et le commandant Pogoulaïeff (Russie).

Cette sous-commission se réunira mardi prochain, 24 mai, à 9 heures et demie.

Il est également entendu qu'on étudiera, pour une prochaine séance, la question de l'audition par la quatrième commission de pilotes-aviateurs à titre d'experts professionnels.

Les Secrétaires :

GUILLOIS,
CHEVERT,
BRIDGEMAN.

Le Président,

A. GAMBLE.

QUATRIÈME COMMISSION.

DEUXIÈME SÉANCE.

JEUDI 26 MAI 1910 (MATIN).

PRÉSIDENCE DE M. LE CONTRE-AMIRAL SIR DOUGLAS A. GAMBLE.

La séance est ouverte à 9 heures et demie.

LE PRÉSIDENT fait introduire M. Blériot et M. le capitaine Etevé, pilote-aviateur de l'armée, qui ont été convoqués pour donner, à titre d'experts, des renseignements sur les règlements auxquels il est possible de soumettre les aéroplanes et leurs pilotes.

Les questions qui leur sont posées sont relatives aux règles de route et de manœuvre, aux règles concernant les feux, les pavillons et les signaux phoniques.

En ce qui concerne les règles de route et de manœuvre, MM. Blériot et le capitaine Etevé estiment, après un échange de vues avec les membres de la Commission, que, lorsque la route d'un aéroplane coupe celle d'un dirigeable, c'est à l'aéroplane, plus facilement mobile, qu'il appartient de se déplacer. En conséquence, tout aéroplane qui rattrape un aéronef à moteur doit s'écarter de sa route ; il peut le faire en passant indifféremment à droite ou à gauche. Mais il y aurait un grave inconvénient à ce qu'il passât par-dessus ou par-dessous, si la distance verticale de leurs routes est trop faible.

Si un aéroplane et un autre aéronef à moteur ont le cap l'un sur l'autre à des altitudes peu différentes, chacun d'eux doit venir sur la droite de sa propre direction, de manière à laisser l'autre sur la gauche, ainsi qu'il est de règle dans la navigation maritime.

En ce qui concerne les feux, les experts estiment que tout aéroplane devra être porteur d'un feu bicolore rouge et vert, permettant de reconnaître sa position et d'apprécier la direction de sa route.

Pour le pavillon, le port en serait très nuisible à la marche de l'aéroplane ; il suffirait sans doute de peindre sur les ailes de l'appareil les couleurs nationales ou tout autre signe distinctif exigé.

Enfin, les experts pensent que l'emploi de tout signal phonique serait illusoire, car le son qu'il émettrait serait couvert par le bruit du moteur.

LE PRÉSIDENT remercie M. Blériot et le capitaine Etevé des renseignements intéressants qu'ils ont bien voulu donner à la Commission.

La séance est levée à 10 heures et demie.

Les Secrétaires :
GUILLOIS.
CHEVERT.
BRIDGEMAN.

Le Président,
A. GAMBLE.

QUATRIÈME COMMISSION.

TROISIÈME SÉANCE.

SAMEDI 4 JUIN 1910 (MATIN).

Présidence de M. le Contre-Amiral Sir Douglas A. GAMBLE.

La séance est ouverte à 11 heures.

Assistance aérienne.

Le Président donne lecture des articles 24, 25 et 26 des propositions allemandes relatives à l'assistance obligatoire (question XIII du programme français).

Après une discussion générale, où il est fait ressortir que le principe de l'assistance devait être établi, bien que, dans la pratique, celle-ci présente une très grave difficulté, la délégation allemande déclare que c'est le principe seulement de l'assistance qu'elle a entendu préconiser, mais que, quant à la question de rédaction, elle laisse à la Commission plein pouvoir de libeller comme elle le jugera convenable.

M. Jouguet (France) fait observer que si la délégation française a mis dans son texte « à la demande des intéressés », c'est parce que certains aviateurs français lui ont fait remarquer qu'il était à craindre, dans certains cas, que l'affluence des assistants ne soit plus nuisible qu'utile.

Cette observation figurera au procès-verbal.

La quatrième Commission s'ajourne à une séance dont la date ne sera fixée que lorsque le Comité d'examen, qui se réunira mardi 7 juin, à 2 heures et demie, aura achevé ses travaux.

Sur la proposition du Président, ce Comité sera ainsi composé : MM. le Contre-Amiral Sir Douglas A. Gamble, le Général Eichholtz, Hergessell, Bourée, Glorieux.

Les Secrétaires :

Guillois

Chevert.

Bridgeman.

Le Président,

A. Gamble.

QUATRIÈME COMMISSION.

QUATRIÈME SÉANCE.

SAMEDI 11 JUIN 1910. (MATIN.)

Présidence de M. le Contre-Amiral Sir Douglas A. GAMBLE.

La séance est ouverte à dix heures.

M. le lieutenant de vaisseau Glorieux (France) lit le rapport qu'il a rédigé d'accord avec le Comité d'examen.

Ce rapport, qui est adopté à l'unanimité, sera imprimé et distribué.

La Commission exprime de vifs remerciements à M. Glorieux, pour son travail, si précis et si complet.

Il est ensuite donné lecture du projet de règlement ci-après :

PROJET DE RÈGLEMENT DE LA CIRCULATION AÉRIENNE.

(RÈGLES DE ROUTE ET DE MANOEUVRE.)

Article premier.

A dater du jour où entrera en vigueur la Convention ci-dessus, les aéronefs publics et les aéronefs privés seront assujettis aux prescriptions suivantes qui ont pour objet de prévenir les collisions.

Les règles du présent règlement pourront, à toute époque, être modifiées d'un commun accord par les Puissances contractantes.

I. — RÈGLES CONCERNANT LES FEUX.

Article 2.

Les règles concernant les feux doivent être observées par tous les temps, du coucher au lever du soleil, et, pendant cet intervalle, on ne doit montrer aucun autre feu pouvant être pris pour un des feux prescrits.

Article 3.

Feux que doivent porter les ballons dirigeables.

Un ballon dirigeable faisant route, c'est-à-dire ayant une vitesse propre, doit porter :

a) A l'avant, un feu *blanc* brillant disposé de manière à montrer une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc horizontal de 220°, soit 110° de chaque côté de l'aéronef à partir de l'avant.

b) A droite, un feu *vert* établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc horizontal de 110°, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 20° degrés sur l'arrière du travers, du côté droit.

c) A gauche, un feu *rouge* établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc horizontal de 110°, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 20° sur l'arrière du travers, du côté gauche.

d) Les trois feux *blanc*, *vert* et *rouge* devront être visibles dans chaque plan vertical correspondant à leurs zones respectives dans toute direction comprise entre la verticale, *vers le bas*, et une ligne se rapprochant autant que possible de la verticale et faisant un angle *d'au moins* 30° avec l'horizontale, *vers le haut*.

e) Les feux de côté *vert* et *rouge* devront être munis d'écrans disposés de telle sorte que leur lumière ne puisse être aperçue du côté opposé.

f) Le feu *blanc* doit être visible à une distance d'au moins 4 kilomètres, les feux *vert* et *rouge* à une distance d'au moins 2 kilomètres, par nuit noire et atmosphère pure.

g) Un ballon dirigeable devra, en outre, avoir les moyens de montrer occasionnellement un feu blanc d'arrière, s'il est rattrapé par un autre aéronef.

Article 4.

Feux des appareils d'aviation.

Les règles relatives aux feux sont applicables, en principe, aux appareils d'aviation. Toutefois, par une mesure de tolérance temporaire, ils ne sont astreints qu'à porter un seul fanal, disposé de manière à montrer un feu vert à droite et un feu rouge à gauche.

Les angles de visibilité, dans le plan horizontal, doivent être ceux prévus pour les ballons dirigeables. En ce qui concerne les angles de visibilité dans le plan vertical et le minimum de visibilité des feux, il est simplement recommandé de se rapprocher autant que possible des règles qui ont été prescrites pour les ballons dirigeables.

Article 5.

Feu des ballons libres.

Les ballons libres doivent avoir, prêt à servir, un fanal à feu blanc et le montrer à l'approche d'un autre aéronef.

II. — SIGNAUX PHONIQUES.

Article 6.

a) Par les temps de brouillard, de brume, de bruine, de neige ou pendant les forts grains de pluie, les ballons dirigeables doivent, tant de jour que de nuit, faire usage de signaux phoniques puissants discontinus.

b) Dans les mêmes conditions, les ballons libres devront faire usage de signaux analogues lorsqu'ils seront dans le voisinage d'aéronefs à moteur.

c) Les règles ci-dessus ne sont applicables aux appareils d'aviation que dans la mesure du possible.

III. — RÈGLES DE ROUTES ET DE MANOEUVRES.

Article 7.

Un aéronef à moteur doit toujours se tenir à une distance d'au moins 100 mètres de tout autre aéronef, dans toute direction horizontale, verticale ou oblique.

Article 8.

Les aéronefs à moteur doivent toujours s'écarter des ballons libres.

Article 9.

Lorsque deux aéronefs à moteur font des routes qui se croisent de manière à faire craindre une collision, l'aéronef qui voit l'autre sur la droite de sa propre direction doit s'écarter de la route de cet autre aéronef.

Quand, d'après la règle ci-dessus, l'un des navires aériens doit changer sa route, l'autre doit conserver la sienne et maintenir sa vitesse.

Article 10.

Tout aéronef à moteur qui est tenu, d'après ces règles, de s'écarter de la route d'un autre aéronef doit, si les circonstances de la rencontre le permettent, éviter de couper la route de l'autre aéronef sur l'avant de celui-ci.

Article 11.

Lorsque deux aéronefs à moteur ont le cap l'un sur l'autre ou presque l'un sur l'autre, en suivant des directions opposées ou à peu près opposées, à des altitudes peu différentes, de manière à faire craindre une collision, chacun d'eux doit venir sur la droite de sa propre direction, de manière à laisser l'autre sur sa gauche.

Article 12.

Quelles que soient les prescriptions des articles qui précèdent, tout aéronef à moteur qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route de ce dernier.

Doit être considéré comme aéronef qui en rattrape un autre tout aéronef qui se rapproche d'un autre en venant d'une direction de plus de 20 degrés sur l'arrière du travers de ce dernier, c'est-à-dire qui se trouve dans une position telle, par rapport à l'aéronef rattrapé, qu'il ne pourrait, pendant la nuit, apercevoir aucun des feux de côté de celui-ci. Aucun changement ultérieur dans le relèvement des deux aéronefs ne pourra faire considérer l'aéronef qui rattrape l'autre comme *croisant* la route de ce dernier, au sens de l'article 9, et ne pourra l'affranchir de l'obligation de s'écarter de la route de l'aéronef rattrapé jusqu'à ce qu'il l'ait tout à fait dépassé.

Article 13.

Toutes les fois que les règles précédentes ne précisent pas la manœuvre qui doit être faite, l'aéronef ou les aéronefs qui ont l'obligation de manœuvrer peuvent le faire aussi bien dans le sens vertical que dans le sens horizontal.

Article 14.

En cas de collision imminente, les deux aéronefs doivent faire la meilleure manœuvre possible. En particulier, le plus élevé doit manœuvrer pour monter et l'autre pour descendre.

Lorsqu'ils sont au même niveau, en cas de croisement, celui des deux qui aperçoit l'autre sur la droite de sa propre direction doit manœuvrer pour monter et l'autre pour descendre.

Article 15.

Lorsqu'un ballon dirigeable a stoppé volontairement, il doit montrer une boule noire très apparente; il reste, dans ce cas, soumis aux mêmes règles que les aéronefs en marche.

S'il n'est plus maître de sa manœuvre, pour cause d'avarie, il doit montrer deux boules noires très apparentes placées verticalement l'une au-dessus de l'autre. Dans ce cas, il est assimilable aux ballons libres.

La nuit, dans les deux cas, il ne montre que le feu blanc et est assimilable aux ballons libres.

IV. — SIGNAUX D'ATTERRISSAGE ET DE DÉTRESSE.

Article 16.

Lorsqu'un ballon dirigeable se dispose à atterrir, il doit :

De jour, faire apparaître sous la nacelle un pavillon rouge de forme triangulaire;

De nuit, faire clignoter ou agiter un feu blanc, en maintenant allumés ses feux de côté.

Article 17.

a) En cas de détresse, au-dessus des terres comme au-dessus de la mer, un ballon dirigeable doit, dans la mesure du possible :

De jour, faire apparaître sous la nacelle un pavillon rouge triangulaire et montrer les deux boules noires superposées prévues à l'article 15;

De nuit, faire agiter ou clignoter un feu blanc en éteignant les feux de côté.

De jour comme de nuit, il peut, en outre, faire usage d'un signal phonique.

b) Un ballon libre, en détresse, doit :

De jour, montrer sous la nacelle un pavillon rouge triangulaire, et, *la nuit*, agiter un feu blanc.

Il peut, en outre, de jour comme de nuit, faire usage d'un signal phonique.

ASSISTANCE.

L'assistance dans les airs, à terre ou en mer, doit être, dans la mesure du possible, fournie à un aéronef en détresse et les États contractants devront donner des instructions dans ce sens à toutes les administrations intéressées.

Ce texte est adopté à l'unanimité.

Sur la demande de M. le lieutenant de vaisseau Bourée (Monaco), l'attention de la Commission de rédaction sera appelée sur l'utilité de rédiger, dès le début du texte du règlement élaboré par la 4e Commission, une note qui indiquera, dans le

texte même du règlement, que si, dans tous les travaux de la Conférence, le mot « Aéronef » a été exclusivement employé pour désigner tous les appareils de navigation aérienne, dans le présent règlement, les termes « Aéronefs à moteur » servent à désigner spécialement les ballons dirigeables ou les appareils d'aviation par opposition avec les ballons libres.

M. Hergesell (Allemagne), se faisant l'interprète de tous ses collègues, remercie M. le contre-amiral Sir Douglas A. Gamble des conditions dans lesquelles il a conduit, avec une netteté remarquable, les travaux de la Commission.

La séance est levée à 11 h. 10.

Les Secrétaires:

Guillois.

Chevert.

Bridgeman.

Le Président,

D. Gamble.

DEUXIÈME ET QUATRIÈME COMMISSIONS.

(SOUS-COMMISSION TECHNIQUE.)

PREMIÈRE SÉANCE.

MARDI 24 MAI 1910 (MATIN).

PRÉSIDENCE DE M. LE CONTRE-AMIRAL SIR DOUGLAS A. GAMBLE.

La séance est ouverte à 9 heures et demie.

La première question qui s'offre à l'examen de la sous-commission est celle de la classification des aéronefs. C'est une question primordiale, en raison des conséquences qu'elle peut avoir pour les règles de départ, de navigation et de descente, ainsi que pour les feux dont le port sera imposé aux navires aériens.

Après une discussion étendue, la sous-commission estime que les aéronefs peuvent être distingués en ballons sphériques, dirigeables et appareils d'aviation.

Quelques membres de la sous-commission inclinent à penser que l'on devrait envisager une classe d'appareils mixtes; mais, après un échange de vues, la sous-commission reconnaît que ces appareils ont des caractéristiques suffisamment précises pour qu'ils puissent être rattachés sans difficulté à l'une des classes indiquées plus haut.

La sous-commission passe alors à l'examen de la question suivante :

Quels sont les feux dont le port sera imposé aux aéronefs ?

Certains de ses membres estiment tout d'abord que, par la nuit la plus noire, les aéronefs sont aperçus facilement et à une assez grande distance ; les feux ne serviront donc pas à découvrir le navire aérien, mais seulement à fixer sa position.

Aussi la sous-commission pense-t-elle, d'une façon générale, que l'on pourra réduire au minimum le nombre de ces feux pour diminuer autant que possible la surcharge qu'ils entraîneront pour les aéronefs.

Pour les aéronefs de la première classe (ballons sphériques), la sous-commission juge que, les ballons sphériques se distinguant très facilement des autres dont le bruit du moteur ou des hélices s'entend à grande distance, il suffit qu'ils soient en mesure de montrer un feu blanc à l'approche d'un autre aéronef. Les pilotes des ballons libres devront donc, du coucher au lever du soleil, avoir sous la main, prêt à servir, un feu blanc et le montrer à l'approche de tout autre aéronef.

Pour les aéronefs de la seconde classe (dirigeables) la sous-commission, sur les observations de certains de ses membres, reconnaît qu'il serait prématuré d'assigner, dans l'état actuel des choses, un emplacement déterminé aux feux que doivent porter ces appareils; il sera suffisant d'en déterminer le nombre et les conditions de visibilité; d'ailleurs la réglementation devra être assez libérale pour éviter de gêner, d'une façon quelconque, les constructeurs.

Il faut bien remarquer d'ailleurs qu'il est question, non de feux d'éclairage ou de manœuvres qui intéressent le navire aérien lui-même, mais de feux de visibilité qui fixent sa position pour les autres.

Il est désirable, comme il a été indiqué plus haut, d'en diminuer le nombre autant que possible pour réduire au minimum le poids mort que devra enlever l'aéronef; néanmoins il apparaît comme indispensable d'exiger trois feux continuellement visibles, l'un à l'avant, de couleur blanche; deux sur les côtés, rouge et vert. En outre, le pilote devra disposer d'un feu blanc, qu'il fera apparaître à l'arrière à l'approche d'un autre aéronef.

En conséquence, les dirigeables devront porter du coucher au lever du soleil :

a A l'avant, un feu blanc brillant;

b) A droite et à gauche, un feu vert et un feu rouge;

En outre, le pilote, à l'approche de tout autre aéronef, devra faire apparaître un feu blanc à l'arrière.

Ces dispositions seront nécessairement applicables aux dirigeables de grande dimension; pour les autres, il pourrait peut être y avoir intérêt à les simplifier par l'emploi d'une lanterne à verres de couleurs différentes, telle qu'elle est employée dans les vedettes marines.

Pour les appareils de la troisième classe — appareils d'aviation — la sous-commission décide d'entendre M. Blériot. M. le Président de la Conférence voudra bien lui adresser une convocation à cet effet.

La séance est levée a 11 heures 30.

Les Secrétaires :
GUILLOIS.
CHEVERT.
BRIDGEMAN.

Le Président,
A. GAMBLE.

DEUXIÈME ET QUATRIÈME COMMISSIONS.

(SOUS-COMMISSION TECHNIQUE.)

DEUXIÈME SÉANCE.

JEUDI 26 MAI 1910 (MATIN).

PRÉSIDENCE DE M. LE CONTRE-AMIRAL SIR DOUGLAS A. GAMBLE.

La séance est ouverte à 10 heures et demie.

Le PRÉSIDENT annonce que les questions suivantes seront ajoutées au programme primitif de la Sous-Commission :

QUESTION V. — *Marques extérieures d'identification.*

QUESTION IX. — *Marques sur le sol.*

QUESTION X. — *Signaux avertisseurs d'atterrissage.*

QUESTION XIII. — *Signaux de détresse.*

La Sous-Commission remet en discussion la classification des aéronefs qu'elle a adoptée au début de sa dernière séance.

Après un échange de vues étendu, elle estime définitivement qu'il convient de distinguer les aéronefs en :

a) Ballons sphériques libres ou captifs.

b) Dirigeables.

c) Appareils d'aviation.

D'ailleurs les règles de manœuvre ou de route et les règles concernant les feux, qu'il entre dans son programme de déterminer, pourront être spéciales à chacune de ces classes ou être communes à plusieurs d'entre elles.

Elle passe alors à l'étude des règles de route et de manœuvre.

Elle décide tout d'abord à l'unanimité que les aéronefs des 2e et 3e classes devront toujours s'écarter de la route des aéronefs de la 1re classe.

Une discussion s'engage alors sur le point de savoir si les aéronefs de la 3e classe devront obligatoirement s'écarter de la route des aéronefs des 1re et 2e classes; certains de ses membres soutiennent l'affirmative; d'autres, au contraire, penchent pour

l'adoption d'une règle analogue à celle usitée dans la navigation maritime où l'on ne tient pas compte de la facilité de manœuvre des différents bâtiments à vapeur. — La solution de cette question est remise à la prochaine séance.

La séance est levée à 11 heures 45.

Les Secrétaires :
GUILLOIS.
CHEVERT.
BRIDGEMAN.

Le Président,
A. GAMBLE.

DEUXIÈME ET QUATRIÈME COMMISSIONS.

(SOUS-COMMISSION TECHNIQUE.)

TROISIÈME SÉANCE.

SAMEDI 28 MAI 1910 (MATIN).

PRÉSIDENCE DE M. LE CONTRE-AMIRAL SIR DOUGLAS GAMBLE.

Le CONTRE-AMIRAL SIR A. DOUGLAS GAMBLE exprime les condoléances et les sympathies des Délégués étrangers pour leurs collègues français, à l'occasion de la tragique catastrophe du submersible *Pluviôse*. Il dit que, marin, il sait mieux que personne la grandeur du sacrifice des victimes héroïques et l'immensité de la perte que la France vient de faire.

LE COMMANDANT GLORIEUX, au nom de la Délégation française, remercie, en termes émus, l'amiral Gamble et les membres des Délégations étrangères.

Sur l'invitation du Président, il résume la situation actuelle des travaux de la Sous-Commission et il expose ce qui reste à étudier.

Classification des aéronefs.

Il rappelle qu'à la suite d'un vote émis à la dernière séance les aéronefs à moteur ont été séparés en deux classes :

1° Les dirigeables;

2° Les appareils d'aviation.

Il se demande si ces deux catégories d'aéronefs ne devraient pas être réunies en une classe unique.

En effet, ce procédé, assimilable à ce qui se passe dans la marine où les gros et les petits bâtiments à vapeur ont des règles uniques, aurait l'avantage de simplifier la réglementation. Elle parerait aussi à la difficulté de classement signalée à l'une des dernières séances par le commandant de Saint-Marc, relativement à la classification de certains appareils non encore en usage, mais prévus, tels que les hélicoptères, etc.

Il est vrai que le maintien en deux classes présente cet avantage que le dirigeable, plus stable et plus facilement éclairable, peut être soumis à d'autres prescriptions que l'aéroplane proprement dit; que le dirigeable peut stopper, ce que ne fait pas l'aéroplane; que le sens de la marche est moins facile à apprécier pour l'aéroplane que pour le dirigeable, etc.

Cette comparaison achevée, il est procédé au vote sur la question ainsi libellée :

« *Doit-on, au point de vue des règles de la manœuvre, en navigation aérienne, n'avoir qu'une seule classe?* »

Il est répondu par l'affirmative, par 8 voix contre 4. Donc, *les dirigeables et les appareils d'aviation, au point de vue des règles de la manœuvre, ne formeront qu'une seule classe.*

Règle concernant les feux.

Les règles concernant les feux des dirigeables ont été votées à la dernière séance; quant aux feux des appareils d'aviation, il a été décidé qu'un seul leur serait imposé.

Le Président pose la question de savoir si le feu doit être blanc ou bien rouge et vert.

Dans la discussion générale, un membre fait observer que l'appareil d'aviation doit être autorisé à avoir un minimum de feu, celui-ci ayant pour conséquence le minimum de poids, qu'il est encore si intéressant d'envisager dans l'état actuel de la construction.

La Commission se prononce en faveur d'un seul feu rouge et vert. Ce feu ne sera pas nécessairement placé au centre même de l'appareil; il pourra l'être un peu à gauche ou un peu à droite. Il pourra même l'être au dispositif d'atterrissage.

Ces explications échangées, la Commission adopte à l'unanimité la disposition suivante : *Toutefois, les appareils d'aviation ont la faculté de n'avoir qu'un seul fanal, rouge à gauche et vert à droite.*

Angles de visibilité des feux.

a) *Horizontalement :*

Le rapporteur propose d'adopter les angles de visibilité prévus dans la réglementation maritime pour les navires à vapeur.

Le *feu blanc* doit être disposé de manière à montrer une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 220°, soit 110° de chaque côté du navire à partir de l'avant.

Le *feu vert* doit être établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 110°, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 20° sur l'arrière du travers du côté droit.

Le *feu rouge* doit être établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 110°, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 20° sur l'arrière du travers du côté gauche.

Cette proposition est adoptée à l'unanimité.

b) *Verticalement :*

La proposition suivante est mise aux voix et adoptée à l'unanimité :

Les trois feux *blanc*, *vert* et *rouge* devront être visibles dans chaque plan vertical correspondant à leurs zones respectives dans toute direction comprise entre la verticale, vers le bas, et une ligne se rapprochant autant que possible de la verticale et faisant un angle *d'au moins* 30° avec l'horizontale, vers le haut.

Exception sera faite en faveur de l'aéroplane dans cette règle de la visibilité verticale; la règle ne sera imposée que dans la limite du possible et sans rien spécifier de façon étroite.

Puissance éclairante des feux.

Certains membres expriment l'avis qu'il y a lieu de mentionner la question dans le rapport afin de montrer qu'elle n'a pas été oubliée; mais d'ajouter qu'à son avis elle ne peut être réglée dans l'état actuel de l'aéronautique. Le feu est une mesure de protection, objective et subjective; et l'on peut compter sur la raison et sur l'intérêt propre des aviateurs pour être sûr qu'ils y apporteront tous les progrès possibles. Il en sera de même pour les constructeurs.

Mais, sur l'observation de plusieurs membres, il est décidé que la question sera posée ainsi : *Y a-t-il lieu de fixer un minimum d'intensité lumineuse?*

Il est répondu par l'affirmative, par 11 voix contre 1.

Sur le point de savoir quelle sera cette intensité, un membre fait remarquer qu'il est impossible d'assimiler la navigation aérienne à la navigation maritime (poids, résistance, etc.), mais la Délégation allemande déclare que cette fixation d'un minimum sera une mesure de sécurité indispensable.

Il est proposé de *fixer le minimum de visibilité pour les dirigeables à deux milles* ($1850^m \times 2$) *pour le feu blanc et à un mille* (1850^m) *pour les feux de couleur, par nuit noire et atmosphère pure.*

Cette proposition est adoptée par 11 voix contre 1.

Pour les appareils d'aviation, sur la proposition du Président, il n'est pas fixé de minimum; mais on devra se rapprocher, le plus possible, des règles ci-dessus. Adopté à l'unanimité.

Règles de route et de manœuvre.

DISCUSSION GÉNÉRALE.

Dès le début de la discussion générale, le paragraphe 5 du titre II des propositions allemandes, ainsi conçu : *Un aéronef à moteur doit se tenir à une distance d'au moins 100 mètres de tout autre aéronef qui constitue une sphère de protection de 100 mètres de rayon,* est adopté à l'unanimité.

Une deuxième règle, qui tendrait à établir comme principe qu'un aéronef ne devra jamais passer dans le plan vertical d'un autre aéronef, donne lieu à une discussion de laquelle il résulte que cette interdiction ne serait pas justifiée après l'interdiction de 100 mètres qui vient d'être votée.

La Sous-Commission procède ensuite au vote des deux premiers paragraphes de l'article 6 des propositions françaises qui sont ainsi conçus :

Lorsque deux aéronefs à moteur font des routes qui se croisent de manière à faire craindre une collision, l'aéronef qui voit l'autre sur la droite de sa propre direction doit s'écarter de la route de cet autre aéronef.

Quand, d'après les règles tracées ci-dessus, l'un des navires aériens doit changer sa route, l'autre doit conserver la sienne et maintenir sa vitesse.

Ces deux paragraphes sont adoptés à l'unanimité, après que le rapporteur a attiré l'attention de la Sous-Commission sur la nécessité de l'unité de manœuvre et sur la liberté entière de la manœuvre pour celui qui manœuvre.

Un délégué ayant fait observer qu'il ne faudrait jamais imposer ni prévoir une manœuvre en altitude, quelques membres font remarquer que la manœuvre en altitude spéciale aux aéroplanes est un mode extrêmement précieux et qui peut présenter de réels avantages.

A cette question de savoir s'il faut prévoir, à la suite des deux paragraphes votés, le *cas de collision imminente* (§ 3 de l'article 6 des propositions françaises), il est répondu qu'il y a ici, sauf sur certains points de pure forme, identité avec les propositions allemandes.

Il est donc procédé au vote sur le paragraphe 3 ainsi modifié :

En cas de collision imminente, les deux aéronefs doivent faire la meilleure manœuvre possible; toutefois, lorsqu'ils sont au même niveau, celui des deux aéronefs qui aperçoit l'autre sur la droite de sa propre direction doit manœuvrer pour monter et l'autre pour descendre.

Adopté par 8 voix contre 3.

La séance est levée à 11 h. 3/4.

Les Secrétaires :

GUILLOIS.
CHEVERT.
BRIDGEMAN.

Le Président,

A. GAMBLE.

DEUXIÈME ET QUATRIÈME COMMISSIONS.

(SOUS-COMMISSION TECHNIQUE.)

QUATRIÈME SÉANCE.

MARDI 31 MAI 1910 (MATIN).

PRÉSIDENCE DE M. LE CONTRE-AMIRAL SIR A. DOUGLAS GAMBLE.

La séance est ouverte à 9 heures et demie.

La Sous-Commission passe à la discussion de l'article 7 du règlement ainsi conçu :

Éviter de couper la route d'un navire aérien sur l'avant : *Tout aéronef à moteur qui est tenu d'après ces règles de s'écarter de la route d'un autre aéronef doit, si les circonstances de la rencontre le permettent, éviter de couper la route de l'autre aéronef sur l'avant de celui-ci.*

Sans discussion, l'article 7 est adopté à l'unanimité.

ARTICLE 8.

M. LE COMMANDANT GLORIEUX propose d'ajouter, dans le corps de cet article, les mots ci-après : « en suivant des directions opposées ou à peu près opposées », et présente à la Sous-Commission la rédaction de l'article ainsi conçue :

Entre deux navires à moteur ayant cap l'un sur l'autre : *Lorsque deux navires aériens à moteur ont le cap l'un sur l'autre ou presque l'un sur l'autre (ou suivant des directions opposées ou à peu près opposées à des altitudes peu différentes, de manière à faire craindre une collision, chacun d'eux doit venir sur la droite de sa propre direction, de manière à laisser l'autre sur la gauche.*

A une réflexion de M. HERGESELL, désirant qu'on prévoie également une manœuvre en hauteur, le COMMANDANT GLORIEUX répond que le texte de l'article est rédigé de telle façon qu'il laisse complètement libre le pilote de manœuvrer à sa guise et en hauteur à l'occasion.

MM. BOURÉE et ACTON prennent part à la discussion sur ce point.

M. SURCOUF, tout en admettant le texte français de l'article 8, ne verrait pas

d'inconvénient à ce qu'on admette cependant la suggestion de M. Hergesell et qu'on parle de la manœuvre en hauteur; puisqu'on dispose en aviation des trois dimensions de l'espace, il est naturel qu'on s'en serve.

Le Président trouve prématuré d'avoir examiné d'abord les cas de collision imminente, car, en marine, c'est le point prévu en dernier dans les règlements et laissé d'ailleurs à la complète initiative de chacun.

M. Hergesell se range à cet avis et se déclare prêt à accepter la teneur française de l'article 8, si on réserve la question de la collision imminente pour un article spécial.

L'article 8 est mis aux voix et adopté à l'unanimité.

ARTICLE 9.

Navire aérien qui en rattrape un autre : *Quelles que soient les prescriptions des articles qui précèdent, tout navire aérien à moteur qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route de ce dernier.*

Doit être considéré comme aérostat qui en rattrape un autre tout aérostat qui se rapproche d'un autre en venant d'une direction de plus de vingt degrés sur l'arrière du travers de ce dernier, c'est-à-dire qui se trouve dans une position telle, par rapport à l'aérostat rattrapé, qu'il ne pourrait, pendant la nuit, apercevoir aucun des feux de côté de celui-ci. Aucun changement ultérieur dans le relèvement des deux aérostats ne pourra faire considérer l'aérostat qui rattrape l'autre comme croisant *la route de ce dernier au sens de l'article 6 et ne pourra l'affranchir de l'obligation de s'écarter de la route du navire aérien rattrapé jusqu'à ce qu'il l'ait tout à fait dépassé et paré.*

Le Président et M. Surcouf font remarquer que cet article a déjà été examiné, discuté et voté dans une séance précédente et qu'il diffère, d'ailleurs, assez peu de la proposition allemande.

M. Hergesell le reconnaît et admet l'article 9 du règlement français rédigé comme ci-dessus, à condition toutefois qu'on prescrive les mouvements en hauteur dans un article ultérieur.

L'article 9 mis aux voix est adopté à l'unanimité.

ARTICLE 10.

Aéronefs à moteur dans les passages resserrés : *Dans les passages resserrés, tout aéronef à moteur doit, quand la prescription est d'une exécution possible et sans danger pour lui, prendre sa droite.*

Dans ce cas, un aéronef qui le rattrape et veut le dépasser doit prendre sa gauche.

M. Hergesell fait à propos de cet article une remarque générale. Il trouve les propositions françaises trop détaillées et trop explicites et prétend en particulier

que vouloir réglementer le passage d'un aéronef dans les passages resserrés est prématuré. Le règlement allemand est beaucoup moins strict sur ce point et laisse aux pionniers du nouveau sport qu'est l'aviation plus d'initiative et de liberté d'action.

Il ne voit pas l'utilité de maintenir l'article 10, car les vents locaux et les circonstances atmosphériques forceront souvent le pilote à aller dans le sens opposé à celui que fixerait la Conférence.

M. Surcouf partage cette opinion, et la suppression de l'article 10 est adoptée à l'unanimité.

L'article 11 est rayé purement et simplement.

L'article 12 est supprimé.

On en arrive au cas de collision imminente qui avait été traité à la dernière séance mais qui est repris pour être complété et placé ici au lieu de former le troisième paragraphe de l'article 6 des propositions françaises.

Dans ces conditions et sans discussion, le nouvel article est rédigé ainsi qu'il suit :

Toutes les fois que les règles précédentes ne précisent pas la manœuvre qui doit être faite, l'aéronef ou les aéronefs qui ont l'obligation de manœuvrer peuvent le faire aussi bien dans le sens vertical que dans le sens horizontal.

En cas de collision imminente, les deux aéronefs doivent faire la meilleure manœuvre possible en particulier : le plus élevé doit manœuvrer pour monter et l'autre pour descendre.

Lorsqu'ils sont au même niveau, en cas de croisement, celui des deux qui aperçoit l'autre sur la droite de sa propre direction doit manœuvrer pour monter et l'autre pour descendre.

La Sous-Commission décide d'examiner l'article 13 au cours de sa prochaine séance, qui aura lieu jeudi 2 juin, à 9 heures et demie du matin.

La séance est levée à 11 heures 30.

Les Secrétaires :

Guillois.
Chevert.
Bridgeman.

Le Président,

A. Gamble.

DEUXIÈME ET QUATRIÈME COMMISSIONS.

(SOUS-COMMISSION TECHNIQUE.)

CINQUIÈME SÉANCE.

JEUDI 2 JUIN 1910 (MATIN).

PRÉSIDENCE DE M. LE CONTRE-AMIRAL SIR DOUGLAS A. GAMBLE.

La séance est ouverte à 9 heures et demie.

La Sous-Commission entreprend l'étude du point suivant visé par l'article 13 du projet de règlement français.

Quelles sont les règles à observer par les aéronefs et moteurs qui ne manœuvrent plus?

La Sous-Commission reconnaît tout d'abord qu'en l'état actuel des choses la question ne peut se poser pour les aéroplanes dont la descente est inévitable dès qu'ils s'arrêtent de manœuvrer.

Pour les autres aéronefs à moteurs, certains membres estiment qu'il est indispensable de distinguer le cas où l'aéronef a stoppé volontairement, pour quelque cause que ce soit, et celui où il n'est plus maître de sa manœuvre.

Après un échange de vues, la Sous-Commission se met d'accord sur le principe suivant :

Lorsqu'un aéronef à moteur a stoppé volontairement, il doit l'indiquer en faisant apparaître une boule noire unique; il doit, en ce cas, observer les mêmes règles de manœuvre que s'il était en marche.

Si un aéronef à moteur n'a plus de vitesse propre, il doit l'indiquer en faisant apparaître deux boules noires placées verticalement l'une au-dessus de l'autre; la nuit, il n'éclaire que son feu blanc. Il est alors soumis aux mêmes règles de manœuvre que les ballons libres.

La Sous-Commission passe à l'étude de la question des signaux phoniques.

La discussion s'engage sur la proposition suivante formulée à l'article 1er, § 1er, du projet de règlement allemand.

Les aéronefs à moteur doivent être pourvus d'un appareil à signaux phoniques d'une forte sonorité.

La Sous-Commission adopte cette règle à l'unanimité en spécifiant néanmoins que l'expression « forte sonorité » sera entendue dans le sens de « sonorité suffisante ». Il pourrait, en effet, être très préjudiciable d'imposer aux appareils d'aviation l'usage d'appareils à signaux phoniques absorbant une part quelconque de la puissance de leur moteur.

La Sous-Commission discute alors l'emploi à faire de ces appareils à signaux phoniques en cas de brume, brouillard ou neige.

Elle accepte, en ce qui concerne les aéronefs à moteur, le principe formulé à l'article 5 du projet de règlement français. Mais, pour les ballons libres, qui, le plus souvent, naviguent dans la brume, elle estime qu'il serait excessif de leur imposer l'usage constant du signal phonique; ils seront forcément avertis de l'approche des aéronefs à moteur par le son de leur appareil phonique ou le bruit même de leur moteur et, à ce moment seulement, il sera nécessaire qu'ils signalent leur présence.

La Sous-Commission se met donc d'accord sur le principe suivant.

Par les temps de brouillard, de brume, de bruine et de neige, ou pendant les forts grains de pluie, les aéronefs à moteur devront, tant de jour que de nuit, faire usage de signaux phoniques discontinus.

Lorsque, par les mêmes circonstances atmosphériques, un ballon libre sera dans le voisinage d'un aéronef à moteur, il devra également faire usage de signaux phoniques discontinus.

La Sous-Commission est alors saisie par le Commandant de Clément de Saint-Marc, délégué de la Belgique, de la proposition suivante :

Les aéronefs à moteur, naviguant dans la brume, marchent autant que possible à petite vitesse; ceux qui, par construction, ne peuvent modérer leur allure, évitent de circuler dans l'épaisseur des nuages.

Certains membres reconnaissent le bien fondé de la proposition de M. le délégué de Belgique et estiment qu'il serait fort utile que cette prescription fût observée; mais il ne leur apparaît pas possible dans l'état actuel de l'aéronautique d'imposer aux pilotes d'aéronefs une obligation aussi stricte qui, dans certains cas, serait de nature à compromettre le succès de leurs entreprises.

Aussi la Sous-Commission décide-t-elle qu'elle ne peut se rallier à cette proposition.

La Sous-Commission passe à l'étude de la question des signaux d'atterrissage, à laquelle se rapporte l'article 15 du projet de règlement français.

Certains de ses membres observent que l'équipage d'un ballon libre est trop absorbé par les manœuvres préalables à l'atterrissage pour qu'il puisse faire un signal indiquant son intention d'atterrir; ils indiquent également qu'un semblable signal serait absolument inutile pour un aéroplane dont l'intention d'atterrir ne peut faire de doute pour personne.

Aussi la Sous-Commission adopte-t-elle à l'unanimité la proposition suivante :

Lorsqu'un aéronef à moteur veut montrer son intention d'atterrir, il doit, de jour, faire apparaître au-dessous de sa nacelle un pavillon rouge de forme triangulaire ; de nuit, il fait clignoter son feu blanc. Enfin il doit faire entendre, de jour comme de nuit, un son continu produit par un appareil phonique pour signaux de brume.

Ces prescriptions ne sont pas applicables aux aéroplanes.

La Sous-Commission passe à l'étude de la question des signaux de détresse à laquelle est relatif l'article 14 du projet de règlement français.

Elle décide tout d'abord qu'il est nécessaire de prévoir des signaux de détresse, autant que possible optiques et phoniques à la fois.

Après un échange de vues portant tant sur les formes à adopter pour ces signaux optiques que sur leur importance en cas de détresse en mer, elle adopte le principe suivant :

En cas de détresse sur terre ou sur mer, les aéronefs à moteurs feront de jour apparaître simultanément le pavillon triangulaire rouge indiquant l'intention d'atterrir et les boules noires signalant l'impossibilité de manœuvre. De nuit ils feront clignoter leur feu blanc.

Les ballons libres, de jour, feront apparaître sous leur nacelle un pavillon rouge triangulaire et, de nuit, agiteront un feu blanc.

En outre, de jour comme de nuit, les aéronefs à moteur feront, s'il est possible, entendre un son continu produit par un appareil phonique pour signaux de brume.

La Sous-Commission reconnaît d'ailleurs que les signaux de détresse, comme les signaux d'atterrissage, sont, dans l'état actuel des choses, absolument inutiles pour les aéroplanes.

Enfin elle émet le vœu que les États contractants portent les signaux de détresse à la connaissance des autorités maritimes, de façon qu'elles sachent en quel cas un aéronef signale sa détresse et qu'on puisse porter secours à ce dernier.

La Sous-Commission estime qu'il convient d'aborder les questions dont l'étude lui a été confiée par la deuxième Commission; mais pour pouvoir le faire utilement, il conviendrait que la nature et l'étendue de sa compétence fût nettement précisée; tous renseignements utiles seront au préalable demandés à cet effet à M. le Président de la deuxième Commission.

Les Secrétaires

GUILLOIS.

CHEVERT.

BRIDGEMAN.

Le Président,

A. GAMBLE.

DEUXIÈME ET QUATRIÈME COMMISSIONS.

(SOUS-COMMISSION TECHNIQUE.)

SIXIÈME SÉANCE.

SAMEDI 4 JUIN 1910 (MATIN).

PRÉSIDENCE DE M. LE CONTRE-AMIRAL SIR DOUGLAS A. GAMBLE.

La séance est ouverte à 9 heures et demie.

Caractéristiques des divers appareils.

Dans le but de connaître quelles sont les caractéristiques des appareils qui doivent figurer sur le permis de navigation, la deuxième Commission a renvoyé cette question à l'examen de la Sous-Commission technique.

Un membre fait remarquer que le changement des caractéristiques devant entraîner le renouvellement du permis, il importe de ne comprendre dans ces caractéristiques que les énonciations essentielles pour la sécurité et la navigabilité, afin d'éviter la reproduction trop fréquente de cette formalité toujours gênante.

A cet égard, il y aura lieu d'envisager séparément trois classes de véhicules aériens :

A. Les ballons libres;
B. Les ballons dirigeables;
C. Les appareils d'aviation.

A. BALLONS LIBRES.

On n'indiquera pas les dimensions de la nacelle.

Le permis devra indiquer :

1° Les dimensions constructives de l'enveloppe (diamètres, circonférence, volume).

A la question de savoir s'il importe de prévoir un panneau de déchirure, il est répondu qu'il semble bien qu'on ne doive pas l'imposer, mais que, s'il existe, on le mettra dans le signalement;

Adopté.

2° *Le diamètre de l'orifice d'appendice;*

Adopté.

3° *La nature de l'enveloppe;*

Adopté.

4° *Les dispositifs des orifices de manœuvre et de dégonflement;*

Adopté.

5° *Les dispositifs de suspension de la nacelle.*

Adopté.

B. Ballons dirigeables :

Le permis devra indiquer :

1° *Pour l'enveloppe : son genre ou type; sa nature; ses principales dimensions constructives ; son cloisonnement.*

Adopté.

2° *Pour la nacelle : nombre, dimensions, position.*

Adopté.

3° *Pour le moteur : type, nombre, puissance, alésage, course des cylindres.*

Adopté.

4° *Pour les propulseurs : nature, nombre, emplacements.*

Adopté.

5° *Pour les gouvernails de direction : dispositifs, nature, nombre, emplacements.*

Adopté.

6° *Pour les gouvernails de profondeur : dispositifs, nature, nombre, emplacements.*

Adopté.

7° *Pour l'empennage : dispositifs, nombre, emplacements.*

Adopté.

C. Appareils d'aviation :

Le permis devra indiquer :

1° *Les genre et type de l'appareil.*

Adopté.

2° *Appareils de sustentation : nombre, genre; dimensions par unité; surface totale; emplacement.*

Adopté.

3° *Moteurs : comme pour les dirigeables.*

Adopté.

4° *Propulseurs : comme pour les dirigeables.*

Adopté.

5° *Gouvernails : comme pour les dirigeables.*

Adopté.

6° *Empennage : comme pour les dirigeables.*

Adopté.

7° *Dispositifs de lancement et d'atterrissage : nature, emplacement.*

Adopté.

Dimensions des lettres et des chiffres.

Sur la proposition du Président, il est décidé que *les lettres et chiffres seront aussi grands que possible, avec un minimum de 0 m. 65*, et que, *quant à l'épaisseur et à la largeur des lettres, celles-ci seront, en hauteur, d'un sixième, et, en largeur, des deux tiers.*

La proposition ayant été faite que, pour les dirigeables, ce minimum soit porté à 1 mètre, il a paru, après discussion, qu'il n'y avait pas lieu de fixer un autre minimum que celui de 0 m. 65 précédemment adopté.

Signaux d'aéroplanes.

A la suite des règles adoptées à une précédente séance pour les signaux de détresse et d'atterrissage, on ajoutera :

Les règles ci-dessus ne seront applicables aux aéroplanes que dans la mesure des moyens dont ils disposent.

Adopté.

La Sous-Commission ayant épuisé l'ordre du jour de ses travaux décide de tenir immédiatement une réunion de la 4e Commission.

La séance est levée à 10 heures trois quarts.

Les Secrétaires :
GUILLOIS.
CHEVERT.
BRIDGEMAN.

Le Président,
A. GAMBLE.

PLEASE DO NOT REMOVE
CARDS OR SLIPS FROM THIS POCKET

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY

TL
586
C6
1910

Conférence internationale
de navigation aérienne,
Paris, 1910
Procès-verbaux des séances
et annexes

Engin.

ENGIN STORAGE